

TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 1.218

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN
POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE A CORUÑA DEL
PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES
PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA, EJERCICIOS
2012, 2013 Y 2014**

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 30 de mayo de 2017, el **Informe de fiscalización de la ejecución por la Autoridad Portuaria de A Coruña del Proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira ejercicios 2012, 2013 y 2014**, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.

ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN.....	13
I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO	13
I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN	13
I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO	14
II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES.....	17
III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	18
III.1.- PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	18
III.2.- EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	21
III.2.1.- Contratos para la ejecución de las obras	22
III.2.2.- Contratos de asistencia técnica.	27
III.2.3.- Expropiaciones	34
III.2.4.- Otras inversiones adicionales	35
III.2.5.- Accesos	39
III.2.6.- Rescate de concesiones.....	40
III.3.- ACTIVACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA: VALORACIÓN Y REGISTRO CONTABLE	40
III.4.- EFECTOS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA SOBRE LA SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA APAC	44
III.4.1.- Evolución del tráfico portuario e incidencia de la ampliación en la competitividad del Puerto de A Coruña	44
III.4.2.- Rentabilidad económica de las obras de ampliación.....	45
III.4.3.- Rentabilidad por la ampliación de la superficie concesionable del Puerto de A Coruña.....	50
III.4.4.- Análisis de la financiación de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.....	52
III.4.4. a) Enajenación de activos	52
III.4.4. b) Fondos de Cohesión	54
III.4.4. c) Crédito del BEI	60
III.4.4. d) Crédito PE	62
III.4.4. e) Convenio de Normalización Financiera	65
IV.- CONCLUSIONES	71
V.- RECOMENDACIONES	80

ANEXOS

ÍNDICE DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AGE	Administración General del Estado
AP	Autoridad Portuaria
APAC	Autoridad Portuaria de A Coruña
AAPP	Administraciones Públicas
BEI	Banco Europeo de Inversiones
CA	Consejo de Administración
CE	Comisión de la Comunidad Europea/UE
CM	Consejo de Ministros
CNF	Convenio de Normalización Financiera
CS	Comisión de Seguimiento
DGT	Dirección General del Tesoro
DGREGIO	Dirección General de Política Regional y Urbana de la CE
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
FOM	Fomento
ICCP	Ingeniero de Caminos Canales y Puertos
ICO	Instituto de Crédito Oficial
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
LCAP	Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
LGP	Ley General Presupuestaria
LPE	Ley de Puertos del Estado
LPGE	Ley General de Presupuestos del Estado
LPEMM	Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante
MF	Ministerio de Fomento
NGCPE y AP	Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias.
NNTTCu	Normas Técnicas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas
OM	Orden Ministerial
PCAP	Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares
PE	Puertos del Estado
PEOEP	Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios
PERI	Plan Especial de Reforma Interior
PGOM	Plan General de Ordenación Municipal
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas
PPTP	Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
PUEP	Plan de Utilización de Espacios Portuarios
RDL	Real Decreto Legislativo
RGLCAP	Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.
TC	Tribunal Constitucional
TCE	Tribunal de Cuentas Europeo
TEUS	Acrónimo de la expresión inglesa “Twenty-feet Equivalent Unit”. Capacidad de carga de un contenedor normalizado (tamaño que se ha establecido como base, tomando como unidad la capacidad de un contenedor de 20 pies)
TRLCAP	Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
TRLCSP	Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público
TRLPE	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado
TS	Tribunal Supremo
UE	Unión Europea
UTE	Unión Temporal de Empresas

RELACIÓN DE CUADROS

Cuadro 1:	Evolución de las magnitudes más relevantes de la Autoridad Portuaria de A Coruña en el periodo 2010 a 2015	18
Cuadro 2:	Contratos adjudicados para las Nuevas Instalaciones Portuarias en el periodo 1997-2010 (IVA incluido)	22
Cuadro 3:	Liquidación del contrato de las obras de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira (Fases I y II) 28-12-2011.....	26
Cuadro 4:	Facturación a la APAC en concepto de Dirección Facultativa de las obras	29
Cuadro 5:	Relación de contratos adjudicados a un catedrático de la Universidad de Aalborg (Dinamarca)	32
Cuadro 6:	Evolución del Plan de Inversión 2012-2015 Previsión de pagos.....	37
Cuadro 7:	Desglose de alta de inmovilizado 2012	41
Cuadro 8:	Movimientos del Inmovilizado correspondientes al Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira durante el período 2012-2014	42
Cuadro 9:	Compromisos de inversión	43
Cuadro 10:	Evolución de los tráficos del Puerto de A Coruña (2008-2014).....	45
Cuadro 11:	Evolución y composición del Importe Neto de la Cifra de Negocios (2008-2014).....	47
Cuadro 12:	Evolución de los resultados de la APAC en el periodo 2008-2014	48
Cuadro 13:	Evolución de la superficie concesionable y en concesión.....	51
Cuadro 14:	Ingresos por concesiones.....	51
Cuadro 15:	Certificaciones de Gastos para los Fondos de Cohesión 2000/2006	55
Cuadro 16:	Cobro de los Fondos de Cohesión	57
Cuadro 17:	Costes de ejecución de la Fase II.....	58
Cuadro 18:	Plan anual de la contribución financiera del Fondo de Cohesión al proyecto.....	58
Cuadro 19:	Solicitudes de desembolso Fondos de Cohesión 07/13	59
Cuadro 20:	Fondo de Cohesión 2007-2013	59
Cuadro 21:	Tramos de desembolso y tipo de interés	61
Cuadro 22:	Plazos de vencimiento del crédito BEI.....	62
Cuadro 23:	Intereses del crédito BEI	62
Cuadro 24:	Actuaciones a financiar con el crédito de Puertos del Estado.....	63
Cuadro 25:	Crédito de Puertos del Estado.....	65
Cuadro 26:	Evolución del endeudamiento en el período 2011-2015	66
Cuadro 27:	Evolución del endeudamiento computable	67
Cuadro 28:	Variación del endeudamiento computable en el periodo 2011-2015.....	68
Cuadro 29:	Evolución de la deuda computable y del patrimonio neto	69

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1: Contradique afectado por la difracción del oleaje en el dique principal	27
GRÁFICO 2: Evolución de pagos s/ Planes de inversión	37
GRÁFICO 3: Evolución tasas portuarias/ cifra de negocios 2008-2014	47
GRÁFICO 4: Evolución de los resultados y del importe de la cifra de negocios en el período 2008-2014	49

I.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del propio Tribunal de Cuentas y está incluida en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2014 aprobado por el Pleno en su reunión del día 23 de diciembre de 2013. El Pleno del Tribunal aprobó, el 29 de mayo de 2014, las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo la fiscalización.

I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización ha tenido como objetivo general el análisis de la ejecución del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira en el período 2012-2014, configurándose como una fiscalización integral. Habiendo sido los objetivos específicos verificar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña (APAC) en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, analizar las desviaciones de costes y de tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos en la planificación del proyecto, verificar la correcta contabilización y registro en los sistemas de contabilidad y control de los activos de la Autoridad Portuaria de A Coruña, al objeto de emitir una opinión sobre la fiabilidad de la información que suministran los estados financieros respecto de las inversiones correspondientes al citado proyecto y valorar si las operaciones y procedimientos de gestión aplicados por la Autoridad Portuaria de A Coruña en la ejecución del proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira se adecúan a los principios de buena gestión.

Se ha procedido al examen, verificación y análisis de la documentación soporte de las operaciones realizadas por la Autoridad Portuaria de A Coruña y a la realización de las pruebas sustantivas y de cumplimiento necesarias para la obtención de datos suficientes que fundamenten los resultados de la fiscalización. El ámbito subjetivo de la fiscalización se ha circunscrito a la APAC. La ejecución del trabajo se ha efectuado de acuerdo con las NTTCu, aprobadas por el Pleno en su sesión de 23 de diciembre de 2013. La fiscalización está referida a los ejercicios 2012, 2013 y 2014 aunque se ha extendido a otras actuaciones u operaciones producidas antes o después de este periodo cuando su análisis ha sido necesario para la correcta comprensión de las operaciones.

Los trabajos de fiscalización se han centrado en las áreas de inmovilizado, examen de los expedientes de contratación de los principales contratos referido a sus fases de preparación, adjudicación, formalización, ejecución y liquidación, analizando los procedimientos aplicados, la fundamentación de las actuaciones y las incidencias habidas en el desarrollo de las contrataciones; la planificación de las inversiones, incluyendo las fuentes de financiación y las desviaciones de costes y tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos. Además, se ha realizado, en especial, un análisis de las causas que han ocasionado la necesidad de una financiación adicional y sus consecuencias.

Asimismo, se ha verificado la observancia de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres en todo aquello que, de conformidad con dicha normativa, pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos. La APAC ha prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. A fecha de elaboración de este Informe había rendido a este Tribunal las cuentas anuales en su debido plazo.

I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO

La Autoridad Portuaria de A Coruña se constituyó el 1 de enero de 1993, en virtud de lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, mediante la transformación del Organismo Autónomo preexistente “Junta del Puerto de La Coruña”, al que sucedió en la titularidad de su patrimonio. Es un organismo público¹ de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la Ley General Presupuestaria (LGP), con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, con plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines y actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

Se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la LGP que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Su regulación específica viene determinada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante TRLPE).

De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del TRLPE, el ámbito territorial de competencias de la APAC es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del Puerto de A Coruña y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión tiene asignados. Tiene como competencias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del mencionado Texto Refundido, las siguientes:

- La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- La ordenación de la zona de servicio del Puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del Puerto y el de las señales marítimas que tenga encomendadas.
- La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
- La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tenga asignados.
- El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo y portuario.
- La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

La APAC, como las restantes Autoridades Portuarias, está regida por un Consejo de Administración cuya composición y competencias están establecidas en el artículo 30 del TRLPE.

¹ El artículo 2 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, ha sido objeto de modificación por la disposición final 8.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, por lo que, con efectos de 2 de octubre de 2016, la Autoridad Portuaria ha quedado encuadrada en la categoría contemplada en el artículo 2.2.i), otros organismos y entidades de derecho público vinculados o dependientes de la Administración General del Estado).

El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, integrado por Puertos del Estado (PE) y las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del Título VII del TRLPE, debe responder al principio de autosuficiencia económica del sistema en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios.

Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, PE acuerda con cada Autoridad Portuaria (AP), en los respectivos planes de empresa, los objetivos de rentabilidad anual, el rendimiento sobre el activo no corriente neto medio considerado como razonable y otros objetivos de gestión, atendiendo a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada AP derivadas de esa demanda, a sus características físicas y a sus condiciones específicas, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad anual fijado para el conjunto del sistema portuario.

En el TRLPE el objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se establece en el 2,5%, que podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE) o en otra que se apruebe a esos efectos, en función de criterios de política económica y de transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios, de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de la sostenibilidad de la actividad portuaria.

De acuerdo con lo dispuesto en el TRLPE, los recursos económicos de las Autoridades Portuarias están integrados por:

- Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 19.1.b) de la Ley.
- Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas.
- Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en el TRLPE.
- Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

A partir del 1 de enero de 1993, la APAC ajustó su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio y al Plan General de Contabilidad de la empresa española, sin perjuicio de las obligaciones de información a que se refiere el artículo 123 de la LGP.

La contratación de las Autoridades Portuarias está sometida al Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de

noviembre, ostentando la condición de poderes adjudicadores que no tienen la consideración de administración pública en los términos definidos en el artículo 3.3.b) del citado cuerpo legal. Asimismo, se configuran como entidades contratantes de la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, procedimientos a los que, en aplicación de la disposición adicional octava del TRLCSP, deben ajustar su contratación en sustitución de los específicos para los contratos sujetos a regulación armonizada.

El resto de su contratación ha de someterse a las instrucciones internas elaboradas por el Ministerio de Fomento e informadas por la Abogacía del Estado, en aplicación del artículo 191 y la disposición adicional vigésimo segunda del TRLCSP, estando actualmente en vigor las aprobadas por Orden FOM/1698/2013, que modificó la Orden FOM/4003/2008, de 22 de julio, que aprobaba las normas y reglas generales de los procedimientos de contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias. Esta orden ministerial se dictó al amparo de lo dispuesto en el artículo 175.b) de la extinta Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, que exigía a los poderes adjudicadores que no tengan el carácter de Administraciones Públicas la aprobación de unas Instrucciones internas de obligado cumplimiento en las que se regulasen los procedimientos de contratación aplicables a la adjudicación de los contratos que celebren no sujetos a regulación armonizada, con el fin de garantizar la efectividad de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, así como que el contrato se adjudique a la oferta económicamente más ventajosa.

La entrada en vigor del TRLCSP, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, así como la modificación operada en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, por la Ley 34/2010, de 5 de agosto, en materia de recursos y reclamaciones, justificó que se revisasen las normas y reglas generales de contratación de los organismos portuarios con el objeto de adaptarlas a las novedades legislativas. Dentro de la nueva regulación destaca el régimen jurídico establecido para la modificación de los contratos, que se ha ajustado a los preceptos del TRLCSP, en atención a las prácticas recomendadas por la Unión Europea (UE), teniendo en cuenta, especialmente, la postura manifestada por la Comisión Europea sobre modificaciones no previstas en los documentos de licitación y sobre el carácter de alteración sustancial de las que excedan en más de un 10% del precio inicial del contrato. También se han revisado los criterios de selección de la oferta económica más ventajosa contenidos en el anexo de la Orden FOM/4003/2008 con el objeto de adaptarlos plenamente a las exigencias derivadas de las Directivas comunitarias en materia de contratación pública.

De igual modo, el régimen de recursos con respecto a la contratación de los organismos portuarios ha sido modificado sustancialmente, tal y como exigía la Directiva 2007/66/CE, con la finalidad de reforzar los efectos del recurso permitiendo que los candidatos y licitadores que intervengan en los procedimientos de adjudicación puedan interponer recurso contra las infracciones legales que se produzcan en la tramitación de los procedimientos de selección contando con la posibilidad razonable de conseguir una resolución eficaz. En particular, para la valoración de las proposiciones y la determinación de la oferta económicamente más ventajosa deberá atenderse a criterios directamente vinculados al objeto del contrato; el precio será siempre criterio de adjudicación en todos los procedimientos de licitación; en ningún caso, los criterios de adjudicación se referirán a la experiencia o a las características de la empresa, ni al nivel, ni a las características de los medios que deban emplearse para la ejecución del contrato, por cuanto se trata de requisitos de solvencia.

En definitiva, el régimen jurídico de los contratos de obras, suministros y servicios que celebren Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, que estén comprendidos en el ámbito de

aplicación de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, será el establecido por esta Ley, siéndoles de aplicación de forma supletoria las Instrucciones internas elaboradas por el Ministerio de Fomento. Entre otros, los contratos de obras de abrigo, de dragado, de atraque, de rellenos portuarios, explanadas y pavimentación, de instalaciones y servicios de los muelles, de accesos y redes viarios y ferroviarios, de estaciones marítimas, de terminales portuarias, de puestos de inspección fronteriza y demás edificios de servicios de los organismos portuarios, así como los contratos de suministro y de servicios que resulten necesarios para la correcta explotación y funcionamiento de los organismos públicos que integran el sistema portuario de titularidad estatal.

La contratación para la ejecución del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira había de ajustarse a las normas reguladoras de las Autoridades Portuarias vigentes en el período en el que se desarrolló el citado proyecto. En particular, la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por las Leyes 62/1997 y 48/2003, de Régimen económico y de prestación de servicios de los Puertos de Interés General; así como por la demás normativa complementaria que sea de aplicación. Supletoriamente le resultaba, en todo caso, de aplicación el Real Decreto Legislativo 2/2000, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP), el Reglamento General de la Ley de Contratos aprobado por Real Decreto 1098/2001 y la Ley 48/1998, de los Procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones. Finalmente, en lo no previsto en los contratos, en el resto de documentos contractuales y en las normativas anteriores, también resultaba de aplicación lo establecido en las *"Normas Generales de Contratación del Ente Público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias"*, aprobadas por el Consejo Rector de dicho Ente Público el 3 de Mayo de 1993, así como en las posteriores modificaciones aprobadas de estas normas y las "Recomendaciones" elaboradas por el citado Ente Público.

II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a la APAC y a los que fueron sus Presidentes durante el periodo fiscalizado, habiéndose concedido una prórroga del plazo inicialmente establecido para presentar alegaciones previa solicitud formulada por los alegantes; dentro del plazo prorrogado se ha recibido el escrito, que se incorpora a este Informe, del que fue Presidente de la APAC durante el período comprendido entre el 25 de octubre de 2005 y el 26 de septiembre de 2009.

Las alegaciones del actual Presidente de la APAC fueron recibidas sobrepasando el plazo establecido en el calendario oficial publicado por el Tribunal de Cuentas en virtud de lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas; no obstante, teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 30.6 de la citada Ley se adjuntan al informe por entender que reúnen los requisitos exigidos en el artículo 44 de la LFTCu. Las alegaciones remitidas han sido analizadas y valoradas, suprimiéndose o modificándose el texto cuando el contenido de aquellas se comparte. En aquellos casos en que las alegaciones constituyen meras explicaciones sobre los hechos expuestos en el Informe o cuando no se justifican documentalmente los criterios o afirmaciones mantenidas en ellas, no se ha alterado el texto del Informe.

III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

El área donde se ubican las "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" está situada en el municipio de Arteixo (A Coruña), localizado a unos 7 Km. al suroeste del casco urbano de A Coruña, en las inmediaciones del polígono de Sabón y de la población de Suevos; comprende un área terrestre de una superficie aproximada de 3,5 Km. x 1,5 Km. y un área marítima de 3,5 Km. x 3,0 Km. Las nuevas instalaciones portuarias abarcan una superficie de unas 230,5 Ha. de agua y 143,5 de tierra, con 4 atraques para graneles líquidos, 920 m. de muelles para graneles sólidos y con 1,3 Km. de accesos mediante carretera. El dique de abrigo tiene una longitud de 3.353,87 m. Las magnitudes económicas más relevantes de la APAC y su evolución durante el período 2010-2015 se recogen en el siguiente cuadro:

Cuadro 1: Evolución de las magnitudes más relevantes de la Autoridad Portuaria de A Coruña en el periodo 2010 a 2015

(en miles de euros)

Magnitudes económicas	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Patrimonio Neto	486.455	508.507	511.254	518.418	515.720	525.882
Fondo de Maniobra	-28.857	55.744	88.278	83.297	77.339	52.231
Deudas a largo plazo con Entidades de Crédito	130.000	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
Deudas a corto plazo con Entidades de Crédito	57.120	212	735	3.038	5.408	6.546
Deudas a largo plazo con Empresas del Grupo	0	169.753	169.759	169.767	169.775	179.784
Deudas a corto plazo con Empresas del Grupo	82	58	4.690	0	14	200
Inmovilizado en curso	473.052	577.151	13.877	35.891	23.522	48.911
Inmovilizado Material (excepto Inmovilizado en curso y anticipos)	80.922	79.044	607.543	594.325	595.591	609.039
Inversiones Inmobiliarias	53.751	53.314	104.895	101.171	109.562	108.875
Resultado de Explotación	17.647	10.664	5.666	3.224	767	3.759
Resultado Financiero	6.020	6.590	-3.614	-3.942	-5.003	-4.927
Resultado del Ejercicio	23.667	17.254	2.052	-722	-4.255	-1.168

Fuente: Elaboración propia con los datos de las Memorias Anuales

Con el fin de que la APAC recuperara una situación de equilibrio patrimonial en el menor plazo posible, PE y la AP suscribieron en julio de 2011 un Convenio de Normalización Financiera (CNF) en el que se determinaron unas medidas de control que debían ser supervisadas por una Comisión de Seguimiento creada al efecto.

III.1.- PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA

Los criterios para fijar prioridades en la asignación de los recursos se adoptan por las Autoridades Portuarias (AP) y se consensúan con Puertos del Estado (PE) en su papel de coordinador del Sistema Portuario. Estas prioridades han de estar fundamentadas en el mantenimiento y la adecuación de las infraestructuras portuarias para satisfacer la demanda de tráfico previstos en un horizonte temporal a largo plazo. Con este objetivo, cada año, las AP y PE realizan una valoración bianual de la previsión de tráfico de cara a programar las necesidades, que queda reflejada en los planes de inversión. La finalidad de este proceso es acometer las inversiones con un criterio de racionalidad en el gasto y evitar sobreinversiones en activos fijos. Por su parte, los planes directores de las AP contienen valoraciones de estudios de inversión a más largo plazo.

La evolución del tráfico del puerto de A Coruña había seguido un patrón similar al de otros puertos españoles que, tras varias décadas de aumento lento del tráfico (1900-1960) y un periodo de crecimiento prácticamente exponencial (1960-1980), a partir de entonces había mantenido con escasas fluctuaciones las cifras de actividad de la década de los años 80. Por tanto, la ampliación del puerto no obedeció únicamente a razones imputables a las necesidades del tráfico, ya que disponía probablemente de una reserva de capacidad que le permitiría atender a los crecimientos previsibles a corto plazo. Aun así, los argumentos que justificaron la necesidad de unas nuevas instalaciones portuarias se fundamentaron en el agotamiento de los espacios del puerto interior, en riesgos físicos y medioambientales y en el conflicto puerto-ciudad.

Entre 1995 y 1996 la APAC llevó a cabo el estudio previo de alternativas para la ubicación de las nuevas instalaciones; en 1997 realizó el estudio de viabilidad técnico-económica del proyecto; en 1998 elaboró el proyecto básico del nuevo puerto exterior en Punta Langosteira; entre 1999 y 2000 desarrolló el proyecto constructivo y se reconsideraron las alternativas de ubicación; entre 2000 y 2001 se realizaron estudios complementarios que concluyeron con la confirmación del emplazamiento elegido en Punta Langosteira y entre 2001 y 2002 se elaboraron diversos estudios de optimización del proyecto constructivo.

La ubicación de las nuevas instalaciones portuarias se eligió, frente a otras alternativas, por la proximidad de vías de comunicación terrestres por carretera y ferrocarril, la cercanía de centros de producción como la refinería, la disponibilidad de suelo, la inexistencia de unidades habitadas, el reducido impacto ambiental, la facilidad de maniobra de acceso y por el menor coste. En cuanto al tiempo de ejecución inicialmente se contemplaron dos opciones 89 y 83 meses, con unos costes de 427.000 y 388.000 miles de euros para cada una de las opciones respectivamente, incrementado en un 5% adicional para imprevistos, más las obras de dragado con un gasto de 2.000 y 32.000 miles, en función de la alternativa. Una Comisión Técnica constituida al efecto concluyó que la alternativa más beneficiosa era la primera.

Los estudios de viabilidad económico-financiera previeron las fuentes de financiación necesarias para afrontar la ejecución del proyecto de construcción del puerto exterior en Punta Langosteira, la principal provendría de la enajenación de los terrenos que se liberarían como consecuencia del traslado de parte de las instalaciones del puerto interior (San Diego y muelle petrolero, por una parte, y Calvo Sotelo y Batería, por otra), mediante esta operación se obtendrían entre 220.000 y 238.000 miles de euros.

Otras fuentes de financiación procederían de la capacidad de generación de fondos de la APAC, tanto durante el período de ejecución de las obras con los tráficos previstos en el período 2003-2013, que supondría una generación entre 85.000 y 90.000 miles, como con los tráficos futuros en el período 2013-2026, entre 75.000 y 80.000 miles; por su parte, la puesta en marcha de unas instalaciones generadoras de energía eólica aportarían entre 700 y 4.000 miles. Con todo lo anterior, la APAC estimó que obtendría unos fondos entre 390.000 y 430.000 miles de euros, cantidad suficiente para hacer frente a la construcción del puerto exterior. Todo ello, sin contar con la posibilidad de recibir fondos extrapresupuestarios, como Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) o Fondos de Cohesión (FC), pero considerando la conveniencia de disponer de ellos, lo que reforzaría la viabilidad del proyecto.

La principal conclusión del informe de viabilidad económico-financiera, fue que el Puerto de A Coruña tenía la capacidad suficiente para generar los fondos necesarios para la construcción de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira, considerando como fuente principal de ingresos la enajenación de terrenos del puerto interior. El coste global previsto se cuantificó en 630.500 miles de euros, que incluía el gasto por las expropiaciones, el de rescate de concesiones, el traslado,

desmantelamiento y descontaminación del suelo, el coste de los accesos terrestres y ferroviarios y el de licitación de la obra (503.900 miles de euros, IVA incluido).

La superficie a expropiar estimada fue de 852.000 m² del Ayuntamiento de Arteixo y 8.000 m² del Ayuntamiento de A Coruña por un importe de 6.000 miles de euros a pagar por la APAC. Finalmente, el proyecto se previó financiar con fondos de la UE, con los terrenos portuarios, con recursos líquidos disponibles y con una financiación externa de 186.500 miles de euros.

Durante el proceso de planificación se mantuvieron diversas reuniones con PE que, entre otros, solicitó a la APAC la elaboración de un documento que recogiera los costes totales de la operación, la justificación de los tráficos y una hoja resumen que definiera la sensibilidad de cada una de las fuentes de ingreso que posibilitara estimar los riesgos de la financiación. PE también consideró que, previo a la tramitación de la obra, era necesario firmar un convenio (en relación con el planeamiento y la edificabilidad) entre el Ayuntamiento y la Xunta de Galicia que recogiera las bases de la operación urbanística, que era la principal fuente de financiación.

En febrero de 2004 se firmó un convenio para la ordenación urbanística de determinados terrenos del puerto y de la estación de ferrocarril de San Diego, suscrito entre el Ministerio de Fomento (MF) y el Ayuntamiento de A Coruña, por el que se planteó el cambio de uso y la desafectación de diferentes partes del puerto; el 17 de febrero de 2004 PE informó favorablemente el proyecto para la ejecución de las obras “Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira”, que fue aprobado el 23 de febrero por la APAC con un presupuesto para la contratación de las obras de 503.934 miles de euros (16% IVA incluido) junto con la propuesta al Ministro de Fomento de la declaración de urgencia de la expropiación forzosa para la adquisición de los bienes y derechos necesarios para su ejecución.

Con esa planificación, se adjudicó el contrato el 20 de diciembre de 2004, iniciándose las obras el 11 de marzo de 2005, pero en septiembre de 2009, el Presidente de la APAC informó al Consejo de Administración sobre la compleja situación de la financiación del Puerto Exterior, dado que las obras contratadas no conformaban una dársena totalmente operativa, siendo preciso completar el proyecto con otras actuaciones complementarias imprescindibles para garantizar la operatividad del puerto, como el contradique para cerrar la dársena, el pantalán petrolero y la galería de graneles sólidos o las redes de suministros necesarias para el normal funcionamiento.

El balance económico era el siguiente: el contrato se adjudicó por 370.000 miles de euros (IVA excluido) que, con los modificados y la revisión de precios, se había elevado a 589.000 miles (IVA excluido), el coste de las actuaciones complementarias previstas se estimaba en 200.000 miles (IVA excluido), lo que hacía un total de 789.000 miles de euros. Para financiar esta inversión la APAC disponía de las subvenciones de la UE por 268.000 miles y unos 200.000 miles provenientes de la futura venta de terrenos del puerto interior, con el inconveniente de que la enajenación de los muelles se realizaría con posterioridad al pago de las inversiones programadas, lo que hacía un total de 468.000 miles de euros, lo que suponía un déficit de 321.000 miles que habría que financiar con recursos propios y ajenos, entre los que la APAC ya contaba con un crédito de 130.000 miles de euros del BEI.

En consecuencia, ante la falta de recursos, la APAC tenía que procurarse financiación adicional para poder atender a los pagos inminentes, 57.000 miles de euros en el año 2010 y 410.000 miles en el 2015, punta del endeudamiento. En definitiva, se necesitaba un endeudamiento adicional de 283.000 miles para asegurar el equilibrio entre los cobros y los pagos.

Como se expone en los apartados de este Informe, las previsiones no se han cumplido, ni por lo que respecta a la financiación mediante la liberación de los terrenos del puerto interior, ni en cuanto

a la capacidad de generar fondos a través del aumento de los tráficos, ya que los niveles de ingresos por tráficos de mercancías se han situado siempre por debajo de las cifras alcanzadas en el ejercicio 2008, que proporcionaron 12.428 miles de euros, no habiendo logrado conseguir los citados niveles en el ejercicio 2014, que generaron 11.611 miles. En el ANEXO I, que presenta la comparación de las previsiones de tráficos con los datos reales a partir de los datos reflejados en los sucesivos planes de empresa, se aprecia que en el periodo 2008-2014, para el tráfico de mercancías existe una desviación negativa que va del 32,3% en el ejercicio 2011, el 27,5% en 2009 o el 24,8% en el ejercicio 2012, al 18,4% en 2014, correspondiendo la desviación más pequeña al ejercicio 2008 con un 15,8%. La evolución del importe neto de la cifra de negocios presenta la misma tendencia, aunque hubo una pequeña recuperación en los ejercicios 2012 y 2013, en el ejercicio 2014 se encontraba en los mismos niveles del ejercicio 2008 y también arrojó desviaciones negativas respecto de las previsiones en todos los ejercicios, tal como se detalla en el ANEXO II.

III.2.- EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA

La APAC ha venido desarrollando a lo largo de un periodo de 7 años las obras de construcción de las “Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira”, cuyo objetivo principal era resolver los problemas medioambientales, de seguridad y de falta de capacidad de ampliación del puerto interior.

Las principales inversiones realizadas por la APAC para las nuevas instalaciones correspondieron a la ejecución de las obras y a las asistencias técnicas y trabajos vinculados a las nuevas instalaciones. El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II del Puerto Exterior de Punta Langosteira, durante el ejercicio 2012 tuvo lugar la recepción de las obras y el inicio de la puesta en funcionamiento de las Instalaciones.

La actuación conjunta de las Fases I y II ha consistido en la creación de una dársena con una superficie de agua abrigada de 230 Ha. y una dotación aproximada de 150 Ha. de explanadas, de las cuales 91 se sitúan en terrenos ganados al mar. Como bienes más significativos se han activado: un dique de abrigo, con una longitud total de 3.360 m. de longitud, un contradique de 579 m. perpendicular a la costa, un muelle transversal de 920 m. de longitud dotado de sus elementos de amarre de buques y defensas de atraque, un acceso por carretera a las instalaciones conectando desde el polígono industrial de Sabón, y un martillo adosado al dique de abrigo de 391 m. de longitud para mejorar las condiciones de operatividad y servir en su cara interior como futuro atraque para buques de graneles líquidos (productos petrolíferos). Esta última infraestructura es básicamente la que constituye la ejecución de la Fase II, objeto de financiación con FC del programa operativo 2007-2013. El 18 de junio de 2012 se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) la Orden FOM/1318/2012, de 6 de junio, por la que se aprueba la primera modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) del Puerto de A Coruña, mediante la que se incorporaron a su zona de servicio las nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira.

La ejecución de estas obras principales del puerto exterior en Punta Langosteira generó 99 contratos en el periodo 1997-2010, cuyo importe global de adjudicación ascendió a 465.545 miles de euros. En función del procedimiento de contratación que aplicó la APAC presentan la siguiente distribución:

Cuadro 2: Contratos adjudicados para las Nuevas Instalaciones Portuarias en el periodo 1997-2010 (IVA incluido)

Tipo de contrato	Nº de expedientes	Importe (en miles de euros)	%
Concurso Abierto	8	437.320	94%
Concurso Restringido	3	827	6%
Procedimiento Negociado sin publicidad	24	5.954	
Adjudicación Directa	35	2.931	
Expropiaciones	5	6.949	
Anuncios en medios escritos. Adjudicación Directa)	7	198	
No consta (*)	17	2.366	
TOTAL	99	465.545	100%

(*) La partida "No consta" se refiere a los casos en que no figura el procedimiento aplicado en los listados analizados.

Los trabajos para las "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" se iniciaron en el año 1997, y finalizaron en sus Fases I y II en diciembre de 2011, pero este hito no ha supuesto la consecución de ningún objetivo final sino, muy al contrario, ha generado la necesidad de abordar otros retos que requieren un gran esfuerzo inversor y de planificación a lo largo de, al menos, otros 10 años.

III.2.1.-Contratos para la ejecución de las obras

Fases I y II

El régimen jurídico de este contrato estaba contenido en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación de los sectores de agua, energía, transportes y telecomunicaciones y en las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias (NGCPE y AP) de 3 de mayo de 1993. El 17 de febrero de 2004 PE informó favorablemente del proyecto y el día 18 fue aprobada la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) por la Secretaría General de Medio Ambiente.

El 23 de febrero de 2004, la APAC aprobó el pliego de bases para la contratación de las obras del proyecto de "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira", que había sido previamente informado por la Abogacía del Estado y aprobado técnicamente por la Dirección de la APAC, cuyas características principales eran concurso abierto con variante, un presupuesto base de licitación de 503.934 miles de euros y un plazo de ejecución de 96 meses. Los criterios de valoración contemplados fueron la calidad técnica, con una ponderación del 70%, y la oferta económica, con una ponderación del 30%. Se admitiría sólo una variante, que podía modificar exclusivamente el diseño de las diferentes tipologías de cajones que constituyen la solución estructural de las partes de la obra correspondientes al morro del dique de abrigo, el martillo y el muelle de cajones. Y, a su vez, cada solución modificada debía cumplir las condiciones establecidas en el pliego.

El 4 de noviembre de 2004 se reunió el Consejo de Administración (CA) de la APAC para aprobar la adjudicación del contrato, pero se aplazó la decisión porque surgieron dudas sobre la legalidad del acuerdo ya que no se disponía de financiación que, no obstante, se tomó el 20 de diciembre,

adjudicando el contrato a una Unión Temporal de Empresas (UTE) “obras” por un precio de 370.000 miles de euros (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 78 meses².

Aunque el pliego no permitía incremento de precio, el presupuesto de ejecución de la variante de la UTE que resultó adjudicataria ascendió a 506.333 miles de euros (IVA incluido), superando el presupuesto base de licitación, que se fijó en 503.934 miles, si bien al presentar la baja se situó por debajo del mismo, lo que afectó al principio de igualdad de trato y de transparencia³. El contrato se formalizó el 5 de marzo de 2005 y las obras comenzaron el día 11, con un plazo de ejecución de 78 meses, por lo que su finalización estaba prevista para el 11 de septiembre de 2011.

Para la valoración de las ofertas, el pliego de bases incluía, entre otras, “la cualificación del Jefe de Obra y de su perfil profesional”, así como del “equipo de técnicos ofertado”. La UTE adjudicataria obtuvo la máxima valoración para el primer aspecto y la segunda en relación al equipo técnico. Las comprobaciones realizadas sobre la presencia efectiva en la obra de las personas ofertadas, a través de los listados de personal elaborados por la “UTE Obras” para el Coordinador de Seguridad y Salud para los días 4 de agosto de 2008, 29 de mayo de 2009, 27 de mayo de 2010 y 2 de junio de 2011 y diciembre de 2006 y 2007, arrojan el siguiente resultado:

- Delegado y Jefe de Obra: En el organigrama de personal de la oferta adjudicataria se presentaba para este cargo a un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (I.C.C.P.) con 17 años de experiencia en obras, sin embargo, en la práctica este puesto fue desempeñado por un I.C.C.P. con 10 años de experiencia, que figuraba en el organigrama para un cargo dos niveles inferiores. En el proceso de licitación, los otros dos candidatos ofertaron para este puesto a un I.C.C.P. de 14 y 22 años de experiencia.
- Resto de los Responsables: El Jefe de la Oficina Técnica ofertado por la UTE “obras” era un ICCP con 15 años de experiencia, el Jefe de Flota un Ingeniero Naval con 17 años de experiencia, el Jefe de Seguridad y Salud un ICCP con 28 años de experiencia, el Jefe de Calidad un ICCP con 19 años de experiencia, el Jefe Medioambiental un Ingeniero Ambiental con 8 años de experiencia, el Jefe de Administración y Personal un Licenciado en Administración y Dirección de Empresas, el Responsable de los Servicios afectados y Relaciones Exteriores un ICCP, ambos con 5 años de experiencia. En ningún caso de los descritos, se produjo la presencia efectiva de estos técnicos, pues todos estos puestos fueron desempeñados por otros técnicos que no figuraban en el organigrama de la

² El 18 de enero de 2007, el TCu notificó a la APAC el Auto dictado por la Sección de Enjuiciamiento por el que declaró no haber lugar a la incoación del proceso judicial en el procedimiento de reintegro por alcance, iniciado por la denuncia de un particular que cuestionaba la legalidad de la licitación por falta de cobertura presupuestaria.

³ Informe 31/07, de 5 de julio de 2007, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa: «Posibilidad de que en los concursos con admisión de variantes, se pueda establecer en el pliego de cláusulas administrativas particulares un presupuesto base de licitación para la solución base y otros para las diferentes variantes que se admitan». ..la función del presupuesto del contrato, también denominado presupuesto base de licitación en el artículo 35.1, es fijar el importe de gasto que la Administración se compromete a abonar, y que pondera como importe máximo de la prestación a ejecutar. También es su función servir de referencia al límite que las proposiciones pueden alcanzar para fijar el precio del contrato. En cuanto se refiere a las variantes, que se regulan en los artículos 85, causa b), y 87 de la Ley, cabe precisar que no se establece, cuando las mismas se autorizan, ninguna excepción a la exigencia de un único presupuesto y, por tanto, no autoriza la existencia de diversos presupuestos; uno referido a la proposición base y otros determinados o no en función de la diversas soluciones técnicas que las empresas puedan presentar.

En este sentido, en la previsión de la consecuencia establecida en el artículo 84 del Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, resulta evidente que las posibles variantes que puedan presentar los licitadores no podrán rebasar el importe fijado por el órgano de contratación como presupuesto base de licitación, excepto en aquellos supuestos en los que no habiéndose determinado el mismo, al amparo de lo dispuesto en el artículo 85, causa a), su fijación debe ser resultante de la opción apreciada como ejecutable para el desarrollo del contrato.

De cuanto se expone debe advertirse que, en el supuesto de que fueran admisibles llevaría a una situación difícil de resolver, ya que el órgano de contratación no podría saber de antemano qué soluciones técnicas podrían presentarse y cuántas y cuál sería el importe máximo de cada una de ellas para fijar los diferentes umbrales presupuestarios. Todo ello sin olvidar el respeto al principio de igualdad de trato.

Por lo expuesto, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa entiende que, con excepción de aquellos supuestos en los que el presupuesto del contrato se determina como resultado del procedimiento de la licitación del contrato, no es posible establecer más de un presupuesto para justificar el mayor coste de las posibles variantes que los licitadores puedan presentar.

adjudicataria. En el caso del Jefe de Maquinaria e Instalaciones que era un Ingeniero Industrial con 30 años de experiencia, el cargo de Jefe de Instalaciones fue desempeñado por un técnico que figuraba en el organigrama, pero con una titulación inferior (Ingeniero Técnico Industrial). También un Ingeniero Técnico de Minas ocupó el cargo de Jefe de Producción que debía ser desempeñado por un Ingeniero Superior.

Asimismo, el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) contemplaba la obligación por parte del adjudicatario de constituir varias pólizas de seguros que debían estar vigentes durante todo el período de ejecución de las obras. En el proceso de verificación de las pólizas de seguros se ha comprobado que la póliza de “todo riesgo construcción” que debía estar vigente desde la fecha de inicio de los trabajos hasta la fecha final del período de garantía concluyó su cobertura el día 11 de septiembre de 2011, que era la fecha inicialmente prevista para la finalización de las obras, dado que las obras se recibieron el 11 de abril de 2012, durante un período de 3 meses y 17 días estuvieron aseguradas solamente la cobertura del período de mantenimiento. Las pólizas del seguro de responsabilidad civil, para cobertura de los daños materiales o personales y perjuicios consecuenciales ocasionados a terceros, que debían estar vigentes desde la fecha de inicio de trabajos hasta la fecha de recepción definitiva concluyeron el día 1 de junio de 2012, en tanto que la recepción definitiva no se realizó hasta mayo de 2013. La UTE “obras” tampoco dispuso de las pólizas independientes que cubrieran la totalidad del período de ejecución de la obra del seguro de transportes para la cobertura de los daños y pérdidas materiales que sufriera cualquier propiedad que formase parte del suministro mientras se encontrase en tránsito⁴.

El 3 de abril de 2009, la APAC remitió a PE una propuesta sobre la necesidad de redactar un proyecto modificado del contrato de ejecución de las obras. La causa que motivó esta modificación fue un doble accidente acaecido tres años antes, en febrero de 2006, que obligó a modificar las condiciones de seguridad exigidas en la obra, a instancias de un dictamen de la Inspección de Trabajo, que redujo el número de días útiles de trabajo, por lo que se incrementaron los medios materiales a los efectos de garantizar el cumplimiento de los plazos comprometidos en la solicitud de FC, se modificó el tramo de arranque del dique de abrigo y se incrementó la anchura de la sección principal del dique, también hubo un incremento significativo de los medios aportados en materia de seguridad y salud. Adicionalmente, las previsiones iniciales respecto al suministro de las canteras de los materiales necesarios para la construcción no se vieron corroboradas en la realidad, pues resultaron deficientes en cantidad y calidad para abordar el total de las unidades de obra, además se incluyeron otras mejoras sobre el proyecto inicial que fueron surgiendo como consecuencia de nuevos estudios y ensayos.

El 23 de junio 2009, la Inspección General del MF emitió dictamen e informó favorablemente la propuesta de redacción de la Modificación nº 1 del contrato de obras, pero indicó que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación estaban en plena ejecución, por lo que procedía la paralización de las actuaciones por no sujetarse al proyecto vigente. No obstante, manifestó que al tratarse de una alteración en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas en las mediciones del proyecto, cuyo importe era inferior al 10% del presupuesto de adjudicación del contrato, podía considerarse, de acuerdo con el artículo 160 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (RGLCAP) que las actuaciones incluidas en la propuesta de modificación no habían sido iniciadas. El 18 de febrero de 2010, PE informó favorablemente el proyecto modificado, y al día siguiente fue informado por la Abogacía del Estado, el día 23 se produjo la aprobación técnica y el día 25 del mismo mes recayó la aprobación

⁴ Aunque la APAC afirma que “está cubierto dentro del Seguro de construcción porque la UTE no tenía como finalidad el transporte, siendo en el caso que fuera necesario la contratación de los seguros de transporte responsabilidad de los suministradores o subcontratistas”, la póliza de Todo Riesgo Construcción, incluía una cláusula denominada “Seguro de Transporte- Cláusula 50/50” que admitía la concurrencia con un Seguro de Transporte independiente, como se estipuló en el PCAP.

económica por la APAC por importe de 111.215 miles de euros (IVA incluido). El día 12 de marzo de 2010 se formalizó la modificación del contrato con la UTE “obras”.

En las verificaciones realizadas durante la fiscalización, se ha comprobado que en las relaciones valoradas figuran unidades como ejecutadas con cargo al proyecto inicial que, posteriormente, se imputaron al modificado, ya que desde que se produjo el accidente en febrero de 2006, la obra siguió avanzando durante la tramitación del modificado que culminó cuatro años más tarde. Así en la certificación nº 61 (de marzo de 2010) comienza la ejecución del modificado nº1. A partir de ésta las relaciones valoradas recogen las mediciones de las unidades de obra con mayor detalle desglosadas en dos columnas, la primera registra las mediciones correspondientes al proyecto original y en la otra la medición del adicional modificado. La medición de varias unidades de obra que en la relación valorada de la certificación nº 61 se imputa al proyecto, es inferior a la registrada en la relación valorada que acompaña a la certificación nº 60, lo que evidencia el avance de la obra correspondiente al proyecto modificado previo a su aprobación.

La comprobación del cumplimiento de otros requisitos formales a través de una muestra de certificaciones y relaciones valoradas arroja los siguientes resultados:

- En las certificaciones no consta el cuño en el que se indica el código de obra y el código contable, no obstante, a partir de la certificación nº 46 de diciembre de 2008 hasta la liquidación definitiva fueron firmadas por el Director Económico- Financiero.
- No figura la firma del Director de Obra representante de la APAC desde marzo de 2005 hasta diciembre de 2007. A partir de entonces las certificaciones de obra las firma un técnico de la “Asistencia técnica del control de la Obra” en calidad de “Director de ejecución”, figura que se trata en el texto más adelante.
- Únicamente se produjo retraso en el registro contable de la certificación nº 1 emitida el 31 de marzo de 2005, pero contabilizada el 20 de junio. El pago de la certificación nº 1 se realizó a 90 días, como establecía el PCAP, pero superó el plazo de 60 días establecido en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, de medidas de lucha contra la morosidad. Las certificaciones nº 75, 81 y L-83 expedidas el 31 de mayo de 2011, el 30 de noviembre y el 31 de mayo se abonaron a los 60 días superando el nuevo plazo establecido en la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, que introdujo en la Ley 30/2007 la Disposición Transitoria 8ª por la que se fijó en 50 días y en 40 para el año 2012, sin embargo el 86 % de la certificación nº 70 emitida el 27 de diciembre de 2010, por 14.088 miles de euros y parte de la certificación nº 82 expedida el 28 de diciembre de 2011 se abonaron al contado en la parte que respondía a los gastos subvencionables debido a que debían estar debidamente abonadas antes del 31 de diciembre⁵.

Finalmente, después de la concesión de una prórroga otorgada por los retrasos habidos a consecuencia de los temporales Becky y Quirin, acaecidos en noviembre de 2010 y febrero de 2011, las obras concluyeron el 28 de diciembre de 2011. El 11 de abril de 2012 se procedió a la recepción de las obras por parte del MF y la APAC aprobó el 14 de mayo de 2012 la liquidación, resultando una valoración final (IVA excluido), correspondiente a las Fases I y II, de 469.151 miles de euros, dado que el presupuesto modificado era de 465.901 miles de euros, la liquidación adicional a favor del contratista resultaba por un importe de 3.250 miles que, posteriormente resultó minorada en 14.333 miles por el importe final de la revisión de precios que se cuantificó en 78.730 miles de euros.

⁵ Modificado como consecuencia de las alegaciones

**Cuadro 3: Liquidación del contrato de las obras de Nuevas Instalaciones
Portuarias en Punta Langosteira (Fases I y II) 28-12-2011**

(en miles de euros)

Presupuesto de la variante (IVA no incluido)	436.494
Presupuesto de adjudicación la variante (IVA no incluido)	370.000
Presupuesto modificado (IVA no incluido)	465.901
Adicional por revisión de precios	93.063
Liquidación adicional a favor del contratista	3.250
Total propuesta liquidación provisional por obra ejecutada	562.214
Total propuesta liquidación provisional por revisión de precios. Anulación de crédito revisión de precios.	-14.333
Adicional liquidación definitiva	129
Saldo final (obra ejecutada + revisión de precios)	548.010
IVA (18%)	98.642
Importe total abonado al contratista	646.652

Considerando que el importe acordado en contrato fue de 370.000 miles de euros (IVA excluido), el sobrecoste del contrato de las Fases I y II, excluida la revisión de precios, ascendió a 99.280 miles, con una desviación del 27%⁶.

Fase III

El día 12 de mayo de 2008, se publicó el anuncio de licitación del concurso para la redacción de los proyectos de ampliación de Punta Langosteira (Fase III) que incluye los pantalanés de graneles líquidos y un contradique, con un presupuesto de licitación de 650 miles de euros, que fue adjudicado el 29 de septiembre.

El dique principal, cuya construcción concluyó en 2011, provocó un desplazamiento de arenas hacia el interior del nuevo puerto y amenazó la toma de agua de una central térmica. Para proteger la toma de agua, se proyectó el dique sur de 450 m con la sección y el trazado adecuado para constituir la primera fase de un futuro contradique (dique oeste) del nuevo puerto. Por lo que las obras, actualmente en ejecución, del dique oeste arrancaron del dique sur (primera fase) completando así el contradique del puerto.

No obstante, la APAC y PE mantuvieron diferencias de criterio en cuanto a la necesidad de acometer la construcción del contradique en el Puerto Exterior, ya que PE sostenía que no era necesario acometer esa obra a corto plazo, en tanto que la APAC consideraba imprescindible su construcción para poder trasladar los graneles sólidos y líquidos desde el puerto interior al puerto exterior, lo que facilitaría la liberación de los terrenos y su posterior venta para hacer posible la financiación de la operación. La intención de PE era ejecutar la obra ya contratada para conformar un puerto energético y en el ejercicio 2010 analizar la necesidad de la posible ampliación. La APAC había encargado unos estudios sobre la capacidad de las instalaciones portuarias con contradique y sin contradique, que concluían la imposibilidad de atender a todos los tráficos previstos de mercancías peligrosas y contaminantes, en caso de no ejecutarse la obra.

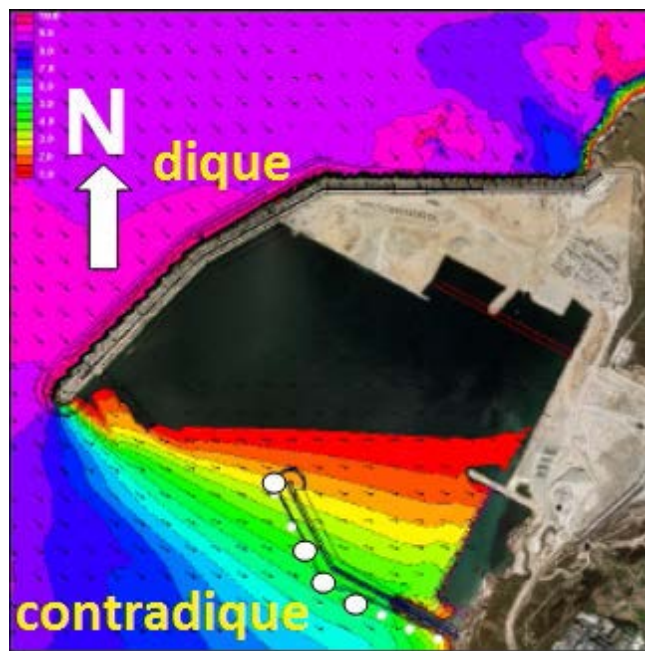
El 25 de junio de 2014 fue aprobado técnicamente el "Proyecto constructivo de Dique Oeste y rellenos en la explanada de Ribera" con presupuesto de licitación de 56.360 miles de euros (IVA incluido), siendo el valor estimado de 51.236 (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 24 meses, que fue aprobado económicamente por la APAC el 30 de junio. El contrato para la ejecución de las

⁶ Revisado como consecuencia de las alegaciones.

obras se adjudicó el 27 de octubre de 2014 por 43.453 miles de euros a una UTE conformada, principalmente, por las mismas empresas que ejecutaron las Fases I y II⁷.

En el ejercicio 2015 se iniciaron las obras del dique Oeste que se ha proyectado con el fin de complementar el abrigo ofrecido por el dique principal de Langosteira para garantizar la correcta operatividad de las nuevas instalaciones portuarias. Es un dique de 887 m de longitud, prolongando el dique Sur. Este proyecto incluye 300 m. de nuevo muelle para dotar a las nuevas instalaciones de la capacidad necesaria para albergar los tráficos de graneles sólidos que actualmente operan en el puerto interior.

GRÁFICO 1: Contradique afectado por la difracción del oleaje en el dique principal



III.2.2.-Contratos de asistencia técnica.

Para la ejecución de las obras, la APAC adjudicó diversos contratos de asistencia técnica y de servicios, las principales incidencias detectadas en esta modalidad de contratos se describen a continuación:

Contrato de asistencia técnica para el control de las obras

Uno de los contratos principales que tramitó la APAC para la construcción de las nuevas instalaciones portuarias fue el contrato de Asistencia Técnica para el control de las obras de construcción de las “Nuevas Instalaciones en Punta Langosteira”, cuya justificación se fundamentó en poder gestionar la obra técnicamente desde el inicio de la misma mediante un mayor control de las diferentes actuaciones y la supervisión y coordinación de los trabajos a ejecutar. Este contrato tuvo por objeto la prestación de servicios de consultoría y asistencia a la APAC, concretamente a la Dirección Técnica de las obras, la contratación se realizó mediante el sistema de concurso abierto, acorde con lo establecido en las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las

⁷ Revisado como consecuencia de las alegaciones.

Autoridades Portuarias y en la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, y con un presupuesto de licitación 7.976 miles de euros y un plazo de ejecución de 78 meses.

El 7 de abril de 2005, la APAC acordó adjudicar el contrato a una UTE “asistencia técnica” por un importe de 5.909 miles de euros (IVA Incluido) y un plazo de 78 meses. El análisis de este contrato arroja los siguientes resultados:

- El Acta de apertura de ofertas y la propuesta de adjudicación de la Mesa de Contratación no está suscrita por el representante de PE, cuya participación prescribía la Regla 20.4. 1º de las Normas de Contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias de 1993, actualizadas en marzo de 2001, para los contratos de cuantía superior a 3.005 miles de euros.
- En el Informe de valoración de la Comisión Técnica no aparecen las firmas de los dos representantes de PE, acorde con la Regla 22.2.b) de las citadas Normas de Contratación.
- Del análisis del “Informe de la Comisión Técnica” sobre la valoración de las ofertas se observa que no se otorgó una puntuación equitativa, al menos para el “Coordinador del Control de Obra” para el que el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT) requería un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (ICCP), con más de 5 años de experiencia, especialista en el control y ejecución, fundamentalmente en relación con obras portuarias y marítimas. La UTE que resultó adjudicataria ofertó para este puesto a un ICCP, que se valoró con 12 puntos sobre 20, en tanto que al candidato propuesto por otro licitador con 10 años de experiencia en obras marítimas, se valoró con 10 puntos. Todo ello a pesar de que la experiencia laboral acreditada en el currículum para el candidato ofertado por la adjudicataria era de 4 años y 1 mes, inferior al mínimo exigido en el PPT.
- El currículum del gerente de la UTE “asistencia técnica” que resultó adjudicataria no obra en el expediente y la solicitud expresa del mismo no ha sido atendida por la APAC, lo que ha impedido verificar el período exacto durante el que prestó sus servicios en la empresa constructora de la que procedía⁸.
- Este contrato fue objeto de una corrección financiera por parte de la Comisión Europea (CE) por importe de 509 miles de euros, equivalentes al 10% de la ayuda otorgada, porque consideró que el procedimiento de adjudicación adolecía de falta de transparencia debido a los subcriterios utilizados para adjudicar el contrato y al enfoque de la valoración. Aunque la APAC presentó alegaciones a la propuesta de corrección financiera, fueron rechazadas por la CE al considerar que la experiencia personal es una cualificación relacionada con la empresa licitadora y, por lo tanto, un claro criterio de selección y no de adjudicación, también consideró que los licitadores debían conocer previamente todos los criterios de valoración, no pudiendo introducirse nuevos sistemas de puntuación ni subcriterios durante el proceso de evaluación.
- El 7 de febrero de 2007 la APAC aprobó una modificación del contrato por importe de 1.129 miles de euros, el 19% del presupuesto de adjudicación, para integrar en el objeto de la asistencia técnica la figura de la Dirección Facultativa de las obras que, hasta entonces, había sido ejercida por los técnicos de la AP, por lo que a partir del mes de abril de 2007, las certificaciones de la obra y sus relaciones valoradas fueron firmadas por un técnico subcontratado por la “UTE Asistencia técnica” en calidad de Director facultativo de las obras que no estaba contemplado en la oferta inicial de la adjudicataria. Esta situación se mantuvo

⁸ Modificado como consecuencia de las alegaciones.

hasta enero de 2008, en que la dirección facultativa de las obras volvió a ser ejercida por la AP, debido a que aparecieron críticas en la prensa local sobre la contratación externa del Director de obra que fueron objeto de debate en el seno del Consejo de Administración de 12 de marzo de 2008, en el que el Presidente de la APAC afirmó que el único Director de obra había sido el Director de Infraestructuras de la AP y que lo que aprobó el Consejo en febrero de 2007 fue un incremento en el contrato de la “UTE asistencia técnica” para que ésta pudiese subcontratar una asistencia a la Dirección de Obra.

En la práctica, a través de esta modificación se renegoció el contrato de asistencia técnica con la finalidad de que la empresa adjudicataria incorporase a su plantilla a un facultativo concreto y predeterminado, sin publicidad ni concurrencia, mediante una ampliación del objeto que no estaba contemplado en el PPT que lo circunscribía a la prestación de servicios de consultoría y asistencia a la APAC, concretamente a la Dirección técnica de las obras. La APAC señala que se trata de un error formal el denominar al facultativo de la “UTE Asistencia Técnica” como Director de Obra, ya que su condición efectiva fue la de Director de Ejecución y durante el período abril-diciembre de 2007 estuvo subordinado al visto bueno del Subdirector General de Infraestructuras de la AP que ejerció de Director de Obra efectivo. Esta afirmación resulta contraria a los hechos y a la documentación obrante de la modificación del contrato ya que la APAC certificó y abonó desde el mes de abril de 2007 hasta el final del contrato en diciembre de 2011 en concepto de Dirección Facultativa de las Obras 1.098 miles de euros, según el siguiente detalle:

Cuadro 4: Facturación a la APAC en concepto de Dirección Facultativa de las obras

(en miles de euros)

Período	Nº de facturas	Importe
Abril a diciembre de 2007 (IVA 16%)	9	172
Ejercicio 2008 (IVA 16%)	12	230
Ejercicio 2009 (IVA 16%)	12	230
Enero a junio de 2010 (IVA 16%)	6	115
Julio a diciembre de 2010 (IVA 18%)	6	117
Ejercicio 2011 (IVA 18%)	12	234
TOTAL	57	1.098

- El Presidente de la APAC adjudicó a la UTE “asistencia técnica” el 3 de abril 2009 un contrato complementario por 599 miles de euros, importe que representa un 10% adicional sobre el precio del contrato principal y un plazo de ejecución de 33 meses. Para ello, el 17 de febrero la APAC emitió el informe para justificar la necesidad de tramitar el contrato complementario, que se fundamentó en la necesidad de incluir unos trabajos de coordinación y gestión de flujos entre todos los entes implicados en la ejecución de las obras de Punta Langosteira, dada su envergadura y la falta de medios materiales y técnicos suficientes en la AP para desarrollar esos trabajos, y se consideró que tales trabajos habían de integrarse entre los que venía desarrollando la asistencia técnica de control de ejecución mediante un contrato complementario. Los trabajos objeto del contrato complementario, que se formalizó el 8 de mayo de 2009, se describieron como una gestión integral consistente en la coordinación de las distintas empresas que actuaban en la obra.

No obstante, el pliego de condiciones del contrato principal ya incluía en el objeto del contrato de asistencia técnica las labores de coordinación con los equipos contratados por la APAC para llevar a cabo las labores de Dirección Técnica de las obras, control geométrico (topográfico y batimétrico) control de calidad de los materiales y de las unidades de obra, supervisión y control del programa de vigilancia ambiental, control y seguimiento arqueológico. De hecho, según consta en el contrato la adjudicataria se comprometió a ejecutar el objeto con estricta sujeción a los PCAP y de Prescripciones Técnicas, que ya figuraban como anexos en el contrato inicial del 5 de mayo de 2005.

Aunque la decisión de la APAC se sustentó en el artículo 59.f) de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, para adjudicar el contrato complementario mediante un procedimiento negociado sin previa convocatoria de licitación, no se dio el supuesto previsto en la norma, pues no se trató de servicios adicionales, ni surgieron circunstancias imprevistas, dado que el objeto del contrato complementario se encontraba incluido en los pliegos que regían el contrato principal de 7 de mayo de 2005, por lo que el complementario careció de justificación.

Desde el mes de mayo de 2009 hasta el mes de diciembre de 2011, se emitieron 32 certificaciones por 605 miles de euros, cuyas relaciones valoradas incluyeron unidades y conceptos contemplados en el contrato principal (oficinas e instalaciones, vehículos y personal técnico). Aunque el plazo efectivo fue de 32 meses, se abonó el importe total del contrato, porque en cuatro ocasiones en la relación valorada se incrementaron los recursos humanos, además aunque el supuesto incremento de servicios debía continuarse hasta 3 meses después de finalizar las obras, el contrato concluyó simultáneamente al de las obras.

En definitiva, si bien el contrato principal se adjudicó por 5.909 miles de euros, con una baja del 26% sobre el precio de licitación, con posterioridad se tramitó un modificado con un adicional del 19% y un contrato complementario con otro 10% añadido, por lo que el coste final se elevó a 7.672 miles.

Contratos de asistencia técnica al mismo adjudicatario

Entre 1997 y 2005 se adjudicaron 13 contratos por un importe global de 2.384 miles de euros, cuyo detalle se recoge en el ANEXO III, al mismo contratista en solitario, a sus filiales o en UTE mediante diversos procedimientos de contratación, las características más relevantes de los citados contratos fueron las siguientes:

Solamente 2 de estos contratos, por importe de 1.168 miles de euros, se adjudicaron por el procedimiento de concurso abierto (expedientes 689 y 741), otros 7 contratos (expedientes 782, 741.22, 741.25, 741.26, 741.28, 741.37 y 741.45) que importaron 566 miles, fueron mediante adjudicación directa sin solicitud de otras ofertas. El motivo para la adjudicación del contrato 782 se fundamentó en que el adjudicatario ya había desarrollado un estudio de optimización similar y para el resto de los contratos la APAC justificó la utilización de este procedimiento en atención a la especialización y la confidencialidad, y porque era el único que contaba con los especialistas conocedores del objeto del contrato que garantizaban su ejecución en el plazo y con la calidad requeridos. El contrato 741.27 por un importe de 74 miles de euros, también se tramitó por el procedimiento de adjudicación directa, con petición de otras ofertas y el 741.54 por 313 miles de euros por el procedimiento del concurso restringido. Para otros 2 contratos, el 741.36 y el 888.01 por un importe global de 160 miles, en la información remitida por la APAC no figura el sistema de adjudicación.

Además en 4 expedientes (782, 741.22, 741.28 y 741.45) no se formalizó el contrato, obligatorio, conforme las Reglas 13 1.b. y 25 de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP, para importes superiores a 15 miles de euros.

El contrato 741.28 “Asistencia Técnica para la Redacción del Pliego de Bases para la licitación de las obras del Proyecto constructivo de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira” se adjudicó el 26 de febrero de 2004 con posterioridad a la aprobación del Pliego de Bases que constituía la prestación del contrato, que se produjo tres días antes de la adjudicación, por lo que se había ejecutado el objeto del contrato antes de la adjudicación.

El PCAP del contrato 689 “Asistencia Técnica para la Redacción del Proyecto constructivo de las Nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira”, cuyo precio de licitación era de 301 miles de euros, exigía para acreditar la solvencia técnica, entre otros, el certificado de clasificación expedido por el Registro Oficial de Contratistas del “Grupo 1. Subgrupo 1. Categoría D” y el cumplimiento de los requisitos establecidos en las Regla 5ª y 6º de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP de 3 de mayo de 1993. La APAC indica que no ha podido acreditar el cumplimiento de este requisito porque ya no conserva la documentación aportada en su día por la licitadora, remitiéndose al acta de la mesa de contratación en la que se acuerda la admisión de la licitadora. También, en la notificación de la adjudicación se hizo constar que quedaba supeditada a la presentación de los documentos probatorios de la personalidad y capacidad para contratar con la APAC. La situación patrimonial de la adjudicataria en esas fechas, según otras fuentes consultadas⁹, era un capital suscrito y desembolsado de 288,5 miles de euros, la cifra de negocio en el ejercicio 1996 alcanzó 3.694 miles y los fondos propios ascendían a 705 miles, por lo que el “Índice Financiero” calculado para la adjudicataria, conforme el artículo 43 del Real Decreto 1098/2001 (C/V=705/3.694) resultaría el 0,19, que al ser inferior a 0,20 se computa con valor= 0, a los efectos de obtener la clasificación.

Adicionalmente, esta empresa fue contratada indirectamente a través del contrato que tenía la APAC con la UTE “obras”, esta contratación adicional se articuló en virtud del PCAP del contrato de las obras que en el capítulo 9 contempló entre los gastos exigibles al contratista los gastos que la Dirección de Obra estime necesarios para el adecuado desarrollo de sus funciones, incluyendo, entre otros, asistencia técnica a la dirección de las obras, al que se destinó el 2,5% del presupuesto de licitación. Para adjudicar este contrato, el 10 de marzo de 2005, la UTE “obras” remitió a la APAC las ofertas recibidas al objeto de que designase la más ventajosa para la AP que, el 21 de marzo de 2005, indicó que procedía adjudicar ese contrato a la citada empresa por ser la más ventajosa. Finalmente, el contrato fue suscrito entre la UTE “obras” y la citada empresa el 1 de abril de 2005 por importe de 2.558 miles de euros (IVA excluido). El equipo fiscalizador no ha podido disponer del resto de las ofertas presentadas, lo que ha constituido una limitación para verificar si se trató de la oferta más ventajosa. En el contrato se deja constancia de que había sido adjudicado por la Dirección de Obras de la APAC y que la prestación del servicio era a esa Dirección de Obras de la que dependería funcionalmente a todos los efectos. Teniendo en cuenta que la empresa adjudicataria había elaborado los Pliegos de Bases para la licitación del contrato de las obras, con este proceder se soslayó la limitación que imponía el artículo 52.3 del TRLCAP para concurrir a las licitaciones a las empresas que hubieran participado en la elaboración de las especificaciones técnicas de dichos contratos siempre que pudiera provocar restricciones a la libre concurrencia o suponer un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras. Por otra parte, el objeto de este contrato, ya estaba comprendido en el del contrato de “Asistencia Técnica al control de la ejecución de las Obras” adjudicado por la APAC a la UTE “asistencia técnica” el 7 de abril de 2005 por 5.909 miles de euros (IVA Incluido).

⁹ Registro mercantil

Contratos con un catedrático de la Universidad de Aalborg (Dinamarca)

La APAC contrató a un catedrático de la Universidad de Aalborg y a organismos relacionados con él o con empresas de su titularidad por el procedimiento de adjudicación directa hasta en 14 ocasiones por un importe global de 466 miles de euros, cuyo detalle se relaciona en el cuadro adjunto¹⁰.

Cuadro 5: Relación de contratos adjudicados a un catedrático de la Universidad de Aalborg (Dinamarca)

(en euros)

Año	Referencia Administrativa	Referencia Contabilidad	Título del Expediente	Forma de Contratación	Importe (IVA incluido)
2000	738.20	1999/114/15	Asesoramiento para el diseño estructural del dique de Punta Langosteira	Adjudicación Directa	9.015,18
	771.2	2000/II/020/15	Asesoramiento para la planificación de ensayos en 2D del Dique de Punta Langosteira	Adjudicación Directa	9.015,18
	771.9	2000/II/047/15	Asesoramiento para la planificación y seguimiento de ensayos de agitación 3D en el D.H.I.	Adjudicación Directa	15.025,30
2001	741.07	2001/II/113/15	Ensayos en modelo 3D para el diseño del morro del dique exterior en el nuevo puerto de A Coruña	Adjudicación Directa	40.531,08
2002	741.011.E.01	2002/II/021/15	Ensayos en modelo 3D para el diseño del morro de cajones del dique exterior en el puerto de A Coruña	Adjudicación Directa	39.386,51
	741.12.E.01	2002/II/022/15	Realización del modelo numérico para el diseño del martillo interior del dique en el puerto de A Coruña	Adjudicación Directa	9.392,17
	741.13.E.01	2002/II/029/15	Asesoramiento y realización de cálculos en relación al nuevo puerto exterior en Punta Langosteira	Adjudicación Directa	51.040,00
	741.17.E.01	2002/II/090/21	Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, ejecución de ensayos	Adjudicación Directa	25.000,00
	741.18.E.01	2002/II/091/21	Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asesoramiento	Adjudicación Directa	25.000,00
2006	741.61.E.01	2006/II/055	Asistencia técnica y asesoramiento para la construcción de las obras del Proyecto de nuevas instalaciones portuarias en punta langosteira	No consta	99.180,00
2007	741.72.E.01	2007/II/057	Asistencia técnica para el estudio de la evolución de la temperatura en el interior de los bloques de 70 y 150T del dique principal de punta langosteira	Adjudicación Directa	14.000,00
	P-741.76.E.01	2007/II/150	Ensayos en modelo 3D para el diseño de la alternativa de morro en talud para dique exterior en el Puerto de A Coruña.	Negociado sin publicidad	43.566,00

¹⁰ Párrafo y cuadro modificado como consecuencia de las alegaciones.

(en euros)

Año	Referencia Administrativa	Referencia Contabilidad	Título del Expediente	Forma de Contratación	Importe (IVA incluido)
	P-741.77.E.01	2007/II/151	Ensayos en modelo 3D para la modelización del oleaje en la alternativa de Morro en Talud para Dique exterior en el Puerto de A Coruña.	Negociado sin publicidad	28.150,00
2009	P-0741.92.E.01	2009/II/059	A.T. y asesoramiento para la construcción de las obras del proyecto de "Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira (campana 2009 y 2010)	Negociado sin publicidad	58.000,00
TOTAL					466.301,42

Aunque la APAC justificó las contrataciones en la conveniencia de contar con una mejor opinión en el proceso de optimización de las obras proyectadas, que incluyera la realización de los cálculos correspondientes a la estabilidad de las distintas soluciones posibles para el morro del dique de abrigo, preparación de especificaciones, seguimiento y evaluación de los ensayos en modelo reducido, así como en el proceso de revisión final de la totalidad del proyecto y, que esos trabajos deberían ser efectuados por el catedrático, que ya había participado en distintas fases del Proyecto. Del análisis de una muestra de expedientes se ha detectado que los contratos se adjudicaron independientemente, pero el objeto de todos ellos se basó en el asesoramiento y/o la realización de diversos cálculos sobre la estabilidad y el diseño del dique, lo que indica un fraccionamiento del objeto del contrato que permitió la adjudicación directa. De los 15 contratos, 7 se tramitaron con la Universidad de Aalborg, 3 con la persona física y 4 con la sociedad limitada de su titularidad. En particular:

El contrato 741.13.E.01-2002/II/029/15 "*Asesoramiento y realización de cálculos en relación al nuevo puerto exterior en Punta Langosteira*" por importe de 51 miles de euros, cuyo objeto se concretó en la asistencia a reuniones convocadas por la APAC, así como en la realización de los cálculos e informes que se le solicitasen, se adjudicó directamente en abril de 2002 a una sociedad de responsabilidad limitada recién constituida con un capital social de 3,2 miles de euros, cuyo administrador único era el catedrático, aunque no se formalizó contrato alguno contraviniendo las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias aprobadas el 3 de mayo de 1993. El pago de este contrato se realizó mediante 3 facturas en las que no se acredita el servicio prestado.

Los expedientes de los contratos 741.17.E.01-2002/II/090/21 "*Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, ejecución de ensayos*" y 741.18.E.01-2002/II/091/21 "*Estudio de la estabilidad del morro del dique en talud. Influencia de los distintos factores intervinientes, aplicación práctica a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, asesoramiento*" fueron adjudicados directamente el mismo día, por importe de 25 miles de euros cada uno, y no fueron formalizados; los dos contratos responden a un mismo estudio y a una misma factura, que se emitió y abonó dos veces, una por cada contrato¹¹.

¹¹ La justificación que aporta la APAC sólo acredita un contrato, la factura nº 7 que remite no está vinculada, ni relacionada con el citado contrato. En definitiva, el Expediente del contrato 741.18 no existe y la citada factura es de un contrato suscrito en el mes de octubre, en tanto el contrato que se cita en el informe se adjudicó en el mes de noviembre, además la factura que remite la APAC no se identifica con el contrato.

Otros contratos de asistencia técnica o de servicios

El Contrato 741-50 para el “Levantamiento topográfico y batimétrico. Comprobación de red trigonométrica básica y batimétrica de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira por importe de 55 miles, se adjudicó por el procedimiento de adjudicación directa, pero no se formalizó el contrato, tal como prescribían las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP.

El Contrato P741-49 para la “Excavación en el Castro de Cociñadoiro en Punta Langosteira” por importe de 242 miles de euros (IVA incluido) fue señalado por la CE por incumplimiento de la normativa europea porque se detectaron deficiencias en la utilización de criterios de solvencia para contratar como criterios de adjudicación. El procedimiento de adjudicación fue el de concurso restringido, para el que se solicitaron ofertas a tres empresas, sólo dos presentaron oferta en el plazo señalado, pero la segunda quedó excluida por no haber presentado resguardo de compromiso de aval, quedando una única licitadora. En el expediente de contratación no se otorgaron valoraciones con arreglo a los criterios fijados en los Pliegos que sustentasen la no declaración del concurso como “desierto”.

También para el contrato P741-65 de “Asistencia Técnica para el control batimétrico de las obras de construcción de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira” con un importe de licitación de 1.165 miles de euros, que se adjudicó por el procedimiento de concurso abierto, la CE indicó incumplimiento de la normativa de contratación prevista en el artículo 86 del TRLCAP, que cita entre los criterios para la adjudicación del concurso que han de servir de base para la adjudicación: el precio, la fórmula de revisión, en su caso, el plazo de ejecución o entrega, el coste de utilización, la calidad, la rentabilidad, el valor técnico, las características estéticas o funcionales.

Ya en junio de 2011, el Presidente de la APAC expresó la necesidad de cambiar de criterio respecto a la contratación de las asistencias técnicas y determinó que, a partir de esa fecha, y siempre que fuera posible, por disponer de los medios materiales y humanos suficientes para hacerlo, se iban a acometer la elaboración y redacción de los proyectos de ejecución de las obras que se lleven a cabo, así como la dirección de obra y, en su caso, del control de las mismas con los técnicos propios, lo que a su juicio supondría un importante ahorro de costes, así como una mayor calidad de los proyectos elaborados.

III.2.3.- Expropiaciones

El 23 de febrero de 2001, se resolvió la DIA del proyecto "Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira, considerándolo ambientalmente viable cumpliendo una serie de prescripciones relativas a la estabilidad de las playas próximas, operaciones de dragado, rellenos de explanadas, toma de agua de la central térmica de Sabón, protección del patrimonio arqueológico y programa de vigilancia ambiental.

La aprobación del proyecto en 2004 llevaba implícita la declaración de utilidad pública y la necesidad de ocupación de los bienes y adquisición de los derechos en virtud de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (PEMM) y se propuso al Ministro de Fomento la declaración de urgencia de la expropiación forzosa para la adquisición de los bienes y derechos necesarios para su ejecución, aprobándose un presupuesto de 3.891 miles de euros destinado a expropiaciones, que comprendía una superficie de expropiación de 1.066.163 m².

Posteriormente, el 21 de junio de 2006 la APAC acordó la aprobación de la memoria técnica del otro expediente de expropiación para la reubicación de servicios afectados por la ejecución de las obras y aprobó una inversión de 685 miles de euros adicionales para el correspondiente expediente expropiatorio de otros 111.561 m².

Adicionalmente, el 12 de marzo de 2008, la APAC acordó la aprobación económica de la ampliación de presupuesto correspondiente a expedientes expropiatorios relacionados con la ejecución de las obras del proyecto de las nuevas instalaciones por importe de 1.037 miles, para expropiaciones parciales que se convirtieron en totales, adecuaciones de superficie de la realidad de derecho a la realidad de hecho, adecuación de la calificación urbanística de los terrenos a la realidad de hecho, adecuación de la realidad de derecho a la realidad de hecho de los bienes no previstos como muros, viviendas, incremento del 5% por premio de afección por rápida ocupación, incremento estimado del presupuesto debido a resoluciones del Jurado Provincial de Expropiación Forzosa que fijó el Justiprecio y por los intereses de demora.

El 7 de Mayo de 2008, la APAC acordó una nueva aprobación de un expediente expropiatorio por valor de 1.203 miles debido al retranqueo de unos taludes para la obtención de los materiales necesarios para la ejecución de las obras, y a la reorganización de servicios, comprendiendo una superficie de 157.570 m² y el 21 de mayo de 2010 se aprobó una nueva ampliación de presupuesto, por valor de 133 miles, debido a diferentes circunstancias como el incremento de la superficie de expropiación, por expropiaciones parciales que pasaron a ser totales, por adecuaciones de superficie de la realidad de derecho a la realidad de hecho, para adecuar la calificación del suelo de los terrenos a la realidad de hecho, para acomodar la realidad de derecho a la realidad de hecho de los bienes no previstos o por debido al incremento estimado del presupuesto por intereses de demora en la fijación y en el pago del justiprecio.

El 7 de octubre de 2011 la APAC acordó otro expediente de expropiación por 431 miles, motivado por la necesidad de acometer de modo urgente unas obras necesarias para garantizar la operatividad de la toma de agua de refrigeración de la central de ciclo combinado de Sabón, mediante la construcción de una obra de abrigo que requería habilitar un camino de acceso para maquinaria y el empleo de los materiales de cantera existentes en la zona a expropiar.

A 31 de diciembre de 2012, el gasto final para los expedientes de expropiación se situó en 7.380 miles de euros, y en el Plan de Inversiones del ejercicio 2015, esta partida se elevó a 9.470 miles frente a los 3.891 miles previstos, con un adicional de 5.579 miles respecto de la planificación inicial, que supone una desviación del 143%.

III.2.4.- Otras inversiones adicionales

A lo largo de la ejecución de las Fases I y II, y con posterioridad a la terminación de la obra principal, la APAC ha tenido y tiene aún que acometer inversiones adicionales, en unos casos, para que el puerto exterior sea plenamente operativo y, en otros, por cuestiones directamente relacionadas con la propia ejecución de las obras, ya se deba a imprevisiones o a los efectos o daños producidos. Las principales inversiones adicionales y sus causas se analizan dentro de este epígrafe.

En el año 2007 se presentaron 3 reclamaciones de los colectivos de pescadores y mariscadores motivadas por las pérdidas del sector derivadas de la construcción del puerto exterior, para solventar la situación el 22 de octubre de 2008 la APAC firmó un convenio con la Consellería de Pesca para la rehabilitación pesquera y marisquera en la zona de Langosteira, con el objeto de regenerar el área, comprometiéndose la APAC, tras evaluar el impacto de la obra sobre los recursos pesqueros y marisqueros conforme a la previsión contenida en la DIA, a abonar 4.500 miles de euros en 3 anualidades a partir del año 2009.

El dique principal, que concluyó en 2011, provocó un desplazamiento de arenas hacia el interior del nuevo puerto y amenazó la toma de agua de la central térmica de Sabón. Por lo que por lo que la APAC, en cumplimiento de lo establecido en la DIA, se vio obligada a realizar las actuaciones

necesarias que garantizaran el funcionamiento de la mencionada toma de agua. Las obras, por un importe de 2.476 miles de euros se tramitaron por el procedimiento de urgencia. Posteriormente, en 2009 la APAC remitió a PE el proyecto para acometer las obras necesarias para la protección de la toma de agua de la empresa energética y la mejora de la utilización de las infraestructuras, por importe de 26.496 miles y, a lo largo de 2012 y 2013, construyó el dique sur y el dique norte para frenar el basculamiento de la playa de Alba y proteger la toma de agua de la central térmica.

Todas las actuaciones relacionadas con las nuevas instalaciones en Punta Langosteira, se han venido recogiendo en los planes de inversiones que abarcan un período de cuatro años y son el referente que define, desde un punto de vista técnico-económico, las necesidades del puerto detectadas en el plan estratégico. En el año 2012 comenzó la puesta en operación del nuevo puerto exterior, y en los sucesivos planes de inversiones la APAC ha ido incluyendo todas las actuaciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y desarrollo de este nuevo puerto. En primer lugar había que dotar a estas Infraestructuras de las habilitaciones necesarias para su puesta en explotación. También dentro de estos planes ha sido necesario planificar en el tiempo, de manera coherente, todas las actuaciones necesarias para dotar a estas Instalaciones de las óptimas condiciones de utilización, tanto desde el punto de vista marítimo como de superficies terrestres. El siguiente cuadro recoge la evolución de los planes de inversión para las nuevas instalaciones portuarias en Punta de Langosterira que ha incluido la APAC en los planes de empresa durante el periodo 2012-2015, cuyas actuaciones están detalladas en el ANEXO IV.

Cuadro 6: Evolución del Plan de Inversión 2012-2015 Previsión de pagos

(en miles de euros)

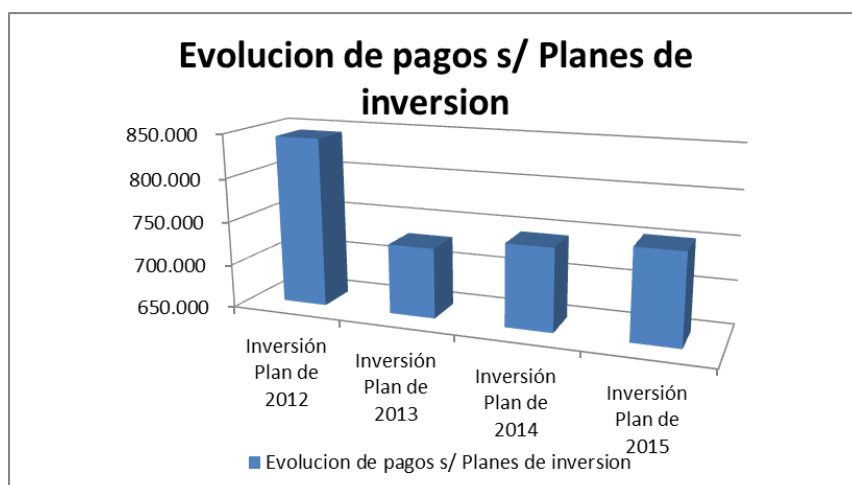
PROYECTO	Total	Total	Total	Total
	Plan de Empresa 2012	Plan de Empresa 2013	Plan de Empresa 2014	Plan de Empresa 2015
	Plan de Inversiones 2011-2015	Plan de Inversiones 2012-2016	Plan de Inversiones 2013-2017	Plan de Inversiones 2014-2018
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Obras (FASES I, II y III)	605.901	574.067	557.194	566.768
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Habilitaciones	20.000	31.651	36.372	34.039
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Actuaciones en materia de seguridad (1)	0	0	0	1.966
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Reordenación de espacios portuarios en concesión (2)	100.000	0	23.959	23.959
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Expropiaciones	8.659	9.219	9.219	9.470
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Actuaciones complementarias y medidas protectoras o correctoras de la DIA.	18.165	17.085	16.874	18.436
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Revisiones de precios (3)	74.179	81.480	85.199	83.562
Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Asistencias técnicas	16.854	16.635	15.357	15.120
TOTAL	843.758	730.137	744.174	753.320

Fuente: planes de empresa de 2012, 2013, 2014 y 2015

(1) Este concepto aparece por primera vez en el plan de empresa de 2015

(2) En el plan de empresa de 2012 y 2013 este concepto aparece dentro del apartado de Habilitaciones, creándose a partir del año 2014 un apartado específico para el con la concesión a REPSOL.

(3) En el plan de empresa de 2015, este concepto está englobado con el de obras

GRÁFICO 2: Evolución de pagos s/ Planes de inversión

La APAC tendrá que coordinar todas estas inversiones con la programación de los traslados de los concesionarios y de los tráficos desde el puerto actual al nuevo puerto, al objeto de evitar interferencias con otras actuaciones pendientes, como son los futuros accesos viarios, ferroviarios y el poliducto, y resolver la problemática existente por la afección de la obra a la toma de agua de mar a la central térmica existente en las proximidades. Especialmente relevantes, son las

inversiones necesarias para dar cabida en el puerto exterior a las actividades ligadas al tráfico de los productos petrolíferos, que fue uno de los principales fundamentos para la creación de las nuevas instalaciones portuarias.

El objetivo de la APAC era que las operaciones en el puerto exterior comenzasen a funcionar a mediados del año 2012. En una primera fase, hubo que dotar a las nuevas infraestructuras de las habilitaciones necesarias que permitieran su puesta en explotación, así como acometer otras actuaciones necesarias para dotar a las instalaciones de unas óptimas condiciones de utilización, tanto desde el punto de vista marítimo como de las superficies terrestres. Por tanto, el plan de inversiones 2011-2015 recogió aquellas actuaciones que contenían las habilitaciones necesarias para la puesta en explotación del nuevo puerto: agua potable, saneamiento, electricidad, alumbrado y red viaria interior. El proyecto de habilitaciones (Fase I) para la explanada de operaciones, fue adjudicado por 1.570 miles de euros y las obras por 2.535 miles; el proyecto de viales y servicios de las nuevas instalaciones portuarias se adjudicó por 2.131 miles y la ejecución de las obras en 3.479 miles.

A partir del ejercicio 2013, la APAC ha venido contemplando en los sucesivos planes de inversión de los planes de empresa todas las acciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y el desarrollo del nuevo puerto, todo ello bajo la premisa de coordinar el coste de las inversiones necesarias con otras actuaciones adicionales, todas ellas indispensables para la explotación del puerto, como son los accesos viarios, ferroviarios y el poliducto. Adicionalmente, tiene aún que acometer otras inversiones para resolver el problema generado por la afección de la obra a la toma de agua de mar a la central térmica. También, y de forma particular, tiene que realizar otras obras complementarias indispensables para dar cabida a las actividades ligadas al tráfico de los productos petrolíferos, que era uno de los principales aspectos que justificó la creación de un puerto exterior alejado de la ciudad.

En el plan de empresa de 2015, el montante de la inversión total para las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira se cifró en 753.320 miles de euros, frente a los 630.500 miles previstos, de los que a finales de 2013, se habían invertido 608.278 miles (IVA excluido); a estas cifras hay que añadir otros 83.000 miles del vial de acceso recientemente inaugurado al que le falta una prolongación, pendiente de la DIA, y la red de ferrocarril aún pendiente, cuya previsión de gastos estimado asciende a 132.000 miles de euros. Las actuaciones adicionales más relevantes pendientes de ejecutar se detallan en el ANEXO V y consisten en:

- El proyecto de nueva galería para protección de tuberías en el dique de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, tiene por objeto definir las obras de una galería de protección de las tuberías de conexión de los atraques para graneles líquidos a lo largo del dique de abrigo de las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira, frente a los rebases del oleaje. Inicialmente se incluyó en el plan de inversiones 2013-2017 y se previó su inicio en 2013, pero el contratista dilató el comienzo de las obras de la galería de protección de tuberías por la negativa de la APAC a atender su solicitud de tramitar una modificación del contrato basada únicamente en motivos económicos. Adicionalmente, durante los meses de enero y febrero de 2014, a causa de unos temporales, se detectaron unos significativos movimientos en el espaldón del dique de abrigo, sobre el que estaba previsto apoyar la estructura de la galería, lo que produjo cierto grado de incertidumbre respecto del proyecto de la galería que desembocó en recalcular la estructura proyectada. Ante estas circunstancias la APAC optó por rescindir el contrato de la obra, en la parte de la galería y proceder a la redacción y licitación de un nuevo proyecto, que se inició en el ejercicio 2015.

- La mejora del calado en canal de acceso (Fases I y II), el plan de inversiones 2014-2018 incluye la inversión adicional necesaria para dotar al canal de acceso del calado preciso para los grandes buques petroleros y graneleros previstos, de acuerdo con los estudios realizados. Su ejecución se prevé en dos fases, la primera con un coste de 900 miles de euros a ejecutar entre 2014 y 2015, y la segunda por 3.250 miles a ejecutar en 2018. A finales de 2014 se había ejecutado el 1% de la inversión prevista.
- El dique oeste y rellenos de explanada de ribera. Esta obra se acomete para complementar el abrigo del dique principal de Punta Langosteira que garantice la operatividad de las nuevas instalaciones. Además su construcción permitirá la ampliación del muelle Transversal y del muelle de Ribera. En el año 2014 se presupuestó en 46.579 miles de euros a ejecutar en 3 años.
- Las habilitaciones para la puesta en explotación de las nuevas instalaciones portuarias que la APAC irá abordando en función de la previsión de llegada de tráfico y concesionarios, incluyen suministros de agua potable y electricidad y viario y alumbrado público y redes de saneamiento y drenaje. El importe estimado de la inversión en estas habilitaciones en el plan de empresa de 2015 fue de 34.039 miles de euros, de los que a finales del ejercicio 2012 se habían invertido 3.701 miles.

III.2.5.- Accesos

Tratamiento especial requiere la situación de los accesos al puerto exterior que condicionan la operatividad de las nuevas instalaciones, aunque el coste de estas actuaciones no corresponde en exclusiva a la APAC, ya que parte de la inversión corresponde al MF.

Viario

En octubre de 2010 fueron adjudicadas las obras de construcción del acceso viario al puerto exterior de A Coruña hasta su conexión con la autopista autonómica AG-55, aunque se preveía su conclusión a lo largo de 2015, finalmente este vial de conexión con el puerto exterior se abrió a la circulación en el mes de junio de 2016, con un coste de 83.600 miles de euros. Por su parte la Xunta pidió una conexión directa a la A-6 sin peaje y estableció como condición que las obras de conexión entre el acceso al puerto exterior de A Coruña (AC-15) y la autopista autonómica A Coruña-Carballo (AG-55) no podrían ser puestas en servicio hasta que no se hubiese suscrito un convenio entre las administraciones implicadas y la sociedad concesionaria de la autopista, que regulase la exención del pago por el uso de un tramo de la autopista AG-55 a los usuarios con origen o destino la autovía AC-15 de acceso al puerto exterior, manteniendo el equilibrio económico financiero de la concesión.

El Consejo de Ministros (CM) autorizó a firmar un convenio de peaje en sombra, que suscribió el 6 de junio de 2016 con la Xunta y la empresa concesionaria de la AG-55, por el que el MF abonará una compensación por el tráfico que utilice la autopista, dicha compensación se calcula aplicando al número de tránsitos que se realicen por cada uno de los movimientos, la longitud del mismo y las tarifas que corresponden a cada grupo tarifario, y que para 2016 se estimó en 30 miles de euros, por los camiones que utilicen autovía para acceder al puerto exterior hasta que se materialice la conexión directa del puerto exterior con la Red de Carreteras de Interés General del Estado y queden en desuso los accesos y salidas hacia/desde la AG-55 construidos. En la actualidad el Ministerio de Fomento está desarrollando dicha conexión mediante la redacción del estudio informativo "*Prolongación del Acceso al Puerto Exterior de A Coruña*" que adjudicó en octubre de 2010 por 492 miles de euros.

Ferrovuario

En una fase menos avanzada se encuentran los trabajos en materia ferroviaria. La UE exigió para conceder los FC tener contratada la obra del ferrocarril ya que para una adecuada explotación, resultaba prioritario el enlace del puerto exterior con el ferrocarril, por este motivo la APAC contrató en 2006 la realización de un estudio de viabilidad económica para analizar las diferentes alternativas en su financiación, pero PE ha estado reticente para acometer esta inversión. El 24 de octubre de 2010, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), PE y la APAC suscribieron un convenio para la conexión de las infraestructuras ferroviarias del puerto de A Coruña con la red ferroviaria de interés general administrada por ADIF y el MF adjudicó la redacción del estudio informativo del acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña, por un precio de 492 miles de euros.

El 7 de marzo de 2016 la APAC publicó en el BOE la licitación del contrato de la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo del acceso ferroviario al puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira, por un precio de licitación de 2.883 miles de euros y un plazo de ejecución de 14 meses, adjudicándose el 30 de junio por 1.614 miles. Por tanto, en el escenario más optimista, y teniendo en cuenta los tiempos necesarios para la ejecución del proyecto y materialización de las obras, el puerto exterior de A Coruña no contará con acceso ferroviario hasta finales del año 2020 o principios del 2021.

III.2.6.- Rescate de concesiones

El plan de empresa de 2013 abordó el coste que pueda suponer a la APAC el rescate de los derechos de los concesionarios del puerto interior que tienen que trasladarse al puerto exterior. En los planes de empresa de los años anteriores el impacto de esta operación se había cifrado en 100.000 miles de euros y se había registrado como inversión a acometer, pero a partir del ejercicio 2013, dada la situación financiera, la APAC decidió diferir en el tiempo el coste del posible rescate de dichas concesiones y, al objeto de conseguir la viabilidad financiera de estas operaciones, cambió la naturaleza de esos costes y los consideró gasto corriente a cubrir con los resultados de explotación. Así, en el plan de empresa de 2013 se valoró el impacto para el ejercicio 2018 en 110.000 miles de euros para el conjunto de posibles concesionarios afectados en las zonas previstas de enajenación de los muelles de Batería, Calvo Sotelo, San Diego y zona petrolera, y se pasó a considerar como pasivo a largo plazo, cuyo pago se realizará a lo largo de la vida de las nuevas concesiones, conforme lo que se disponga en los correspondientes acuerdos con los concesionarios que vayan obteniendo nuevos títulos concesionales en el puerto exterior y en los planes de empresa de 2014 y 2015, sólo se recogió como inversión una partida de 23.959 miles destinada a la materialización de los acuerdos con la petrolera alcanzados en 2013 para su traslado al puerto exterior, a los que tendrá que hacer frente la APAC. Por este motivo, el monto total de las inversiones previstas en las nuevas instalaciones en Punta Langosteira descendió desde los 843.758 miles de euros en 2012 a los 753.320 miles en 2015.

III.3.- ACTIVACIÓN DEL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA: VALORACIÓN Y REGISTRO CONTABLE

El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II, durante el ejercicio 2012 fueron recepcionadas las obras y se inició la puesta en funcionamiento de las instalaciones, realizándose el traspaso de inmovilizado en curso a inmovilizado en explotación por 590.173 miles de euros, cuyo detalle se muestra en el ANEXO VI; de este importe 11.391 miles correspondieron a gastos financieros capitalizados. También se reclasificaron al epígrafe de inversiones inmobiliarias los terrenos de la ampliación susceptibles de ser concesionados, por valor de 52.730 miles. La APAC aprobó el 28 de junio de 2012 la valoración de terrenos del puerto

exterior en Punta Langosteira, resultando un valor medio de 124,36 euros/m² para la zona terrestre y de 37,28 euros/m² para la lámina de agua. Además, al cierre del ejercicio 2012 quedaban en el Inmovilizado en curso en “Nuevas Instalaciones Punta Langosteira” 375 miles y en “Proyectos generales ampliaciones Puerto Exterior” 1.603 miles.

Dentro del Inmovilizado de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira se han incluido una serie de partidas de gasto denominadas “Expedientes destinados a la atención del enriquecimiento artístico cultural y patrimonio histórico español” por un importe de 232 miles, consistentes en la realización de DVD’s, documentales, libros, etc, relacionados con el puerto exterior sobre los que existen dudas razonables sobre su consideración como parte integrante del Inmovilizado.

Los elementos dados de alta fueron: un dique de abrigo con una longitud de 3.360 m. y dividido en tres alineaciones, un contradique en talud de 579 m. y perpendicular a la costa, un muelle transversal de cajones prefabricados de hormigón de 920 m., un acceso por carretera a las instalaciones, un martillo de cajones prefabricados adosado al dique de abrigo de 391 m. y 150 Ha. de explanadas, que ha permitido aumentar considerablemente la extensión que tenía el puerto de A Coruña.

Cuadro 7: Desglose de alta de inmovilizado 2012

DESGLOSE DE ALTA DE INMOVILIZADO 2012	Importe en miles de euros			Amortización	
				Años	Fin
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS EN TIERRA POR DESMONTE Y EXCAVACIÓN	52.730	52.730	(1)		
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS		483.729			
Diques y obras de abrigo	470.168		(1)	50	10/04/2062
Escolleras de protección de recintos	13.561		(1)	40	10/04/2052
OBRAS DE ATRAQUE		29.025			
Muelle de hormigón armado	28.425		(1)	30	10/04/2042
Defensa y elementos de amarre	450		(1)	5	10/04/2017
Elementos de amarre a muelle	150		(1)	5	10/04/2017
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS		1.216			
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	856		(1)	15	10/04/2027
Puentes de fábrica	360		(1)	45	10/04/2057
TOTAL FASE I		566.700			
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS		19.042			
Diques y obras de abrigo. Martillo	19.042		(1)	50	10/04/2062
OBRAS DE ATRAQUE		4.431			
Muelle de hormigón armado	4.431		(1)	30	10/04/2042
TOTAL FASE II		23.473			
TOTAL FASES I Y II		590.173	(2)		
Según cuentas anuales:		590.181	(3)		
	Diferencia	-8			

(1) Cotejado con mayor

(2) coincide con la suma de los saldos de los mayores a 31/12/2012

(3) Epígrafe 5 de Inmovilizado material de la Memoria 2012

Aunque el valor por el que se dio de alta el inmovilizado fue de 590.173 miles de euros, en las cuentas anuales de 2012 se reflejó en 590.181 miles, debido a un error de transcripción.

Los movimientos del inmovilizado correspondientes al proyecto de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira hasta finales del ejercicio 2014, con las adiciones y los ajustes habidos en el período ascendieron a 590.709 miles de euros, (en el ejercicio 2015 sólo hubo una incorporación de terrenos por 203 miles de euros). El ANEXO VII muestra el detalle de los gastos financieros incorporados a los elementos del inmovilizado de las nuevas instalaciones portuarias en el periodo que, en su conjunto, ascendieron a 11.494 miles de euros.

Cuadro 8: Movimientos del Inmovilizado correspondientes al Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira durante el período 2012-2014

(en miles de euros)

ELEMENTOS	31/12/2012	movimientos	31/12/2013	movimientos	31/12/2014
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS EN TIERRA POR DESMONTE Y EXCAVACIÓN	52.730	9	52.739	9.582	62.321
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	483.729	98	483.827	-9.184	474.643
Diques y obras de abrigo	470.168	95	470.263	108	470.371
Escolleras de protección de recintos	13.561	3	13.564	-9.292	4.272
OBRAS DE ATRAQUE	29.025	6	29.031	5	29.036
Muelle de hormigón armado	28.425	6	28.431	5	28.436
Defensa y elementos de amarre	450	0	450	0	450
Elementos de amarre a muelle	150	0	150	0	150
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS	1.216	0	1.216	0	1.216
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	856	0	856	0	856
Puentes de fábrica	360	0	360	0	360
TOTAL FASE I	566.700	113	566.813	403	567.216
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	19.042	3	19.045	3	19.048
Diques y obras de abrigo. Martillo	19.042	3	19.045	3	19.048
OBRAS DE ATRAQUE	4.431	13	4.444	1	4.445
Muelle de hormigón armado	4.431	13	4.444	1	4.445
TOTAL FASE II	23.473	16	23.489	4	23.493
TOTAL FASES I Y II	590.173	129	590.302	407	590.709

A 31 de diciembre de 2012, 2013 y 2014, el porcentaje del inmovilizado correspondiente a las nuevas instalaciones portuarias sobre el total del inmovilizado se situó en el 68,25%, 66,52% y 65,44%, respectivamente, en términos brutos y, en el 80,12%, 78,02% y 76,83% en términos netos. El detalle de las amortizaciones para cada elemento del Inmovilizado correspondiente al proyecto de las nuevas instalaciones durante el período 2012-2014 se recoge en el ANEXO VIII. La amortización acumulada de los elementos de las Fases I y II se situó en 8.236, 19.644 y 30.849 miles de euros, respectivamente en los ejercicios 2012, 2013 y 2014 y la dotación anual para cada uno de los ejercicios mencionados ascendió a 8.236, 11.408 y 11.205 miles. Se ha verificado la correspondencia de las fichas de inventario del inmovilizado que fue dado de alta con motivo de la creación del puerto exterior en Punta Langosteira con los importes registrados en los libros de contabilidad a 31 de diciembre de 2014.

A la fecha de cierre de este informe, se encuentra pendiente la inscripción en el Registro de la Propiedad de los terrenos ganados al mar en la construcción del puerto exterior. Durante el ejercicio 2015 ha concluido la depuración y actualización de datos en el Catastro de todas las fincas expropiadas en las primeras fases, trámite que resulta obligatorio para acceder al Registro de la Propiedad. Una vez depurados los datos, la APAC está procediendo a regularizar la situación con la Diputación de A Coruña y con una compañía energética a raíz de la aprobación del PUEP que amplió la zona de servicio e incluye fincas de su propiedad para las que, tras las negociaciones oportunas, se suscribirán los oportunos convenios expropiatorios. La APAC afirma que, una vez finalizadas esas actuaciones, se procederá a la inscripción de toda la zona de servicio del puerto exterior como una única finca en el Registro de la Propiedad.

Excepto para las cuentas anuales del ejercicio 2012, para las que la IGAE emitió opinión favorable, con una salvedad derivada de una incertidumbre sobre la interrupción de los pagos de fondos comunitarios a PE como consecuencia del dictamen con reservas elaborado en calidad de Autoridad de Auditoría respecto de los gastos elegibles, que obligó a formular una certificación de gastos negativa por importe de 381 miles de euros, que se detalla en el apartado III.4.3 de este informe, la opinión emitida sobre las cuentas anuales de la APAC correspondientes a los ejercicios 2013, 2014 y 2015, fue favorable sin salvedades. Adicionalmente, existían otros compromisos de inversión de proyectos en marcha, cuyos importes al cierre de los ejercicios 2015 y 2014, son los que se muestran a continuación:

Cuadro 9: Compromisos de inversión

en miles de euros (IVA excluido)

Años	2015	2014
2015	-	38.782
2016	29.692	12.660
2017	4.433	4.255
2018	4.006	4.006
2019	13.772	
Total	51.903	59.703

Estos importes corresponden, en su mayor parte, a proyectos asociados a las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, incluyen la obra contratada y en ejecución de la galería de servicios y el contradique, además de los compromisos de inversión derivados del acuerdo firmado el 14 de octubre del 2013 entre la APAC y la petrolera para el traslado de los tráficós de crudo a una nueva concesión en Punta Langosteira. Esta concesión incluye una terminal de graneles líquidos para la descarga de crudo y el pantalán de servicio de uso en exclusiva, así como un tramo de poliducto que discurrirá por dominio público portuario para la conexión a la refinería. El poliducto prevé tuberías para el traslado de todos los graneles líquidos que en la actualidad se descargan en el Muelle de San Diego. El proceso de traslado prevé que la petrolera comience a operar en 2018.

III.4.- EFECTOS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA SOBRE LA SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA APAC

III.4.1.- Evolución del tráfico portuario e incidencia de la ampliación en la competitividad del Puerto de A Coruña

El sistema portuario español cuenta con una gran concentración de puertos, tanto de interés general, como autonómicos. El puerto de A Coruña se encuentra localizado cerca de las principales rutas del tráfico marítimo internacional, aunque su ubicación es periférica respecto de la península ibérica y de los principales centros económicos. El ANEXO IX recoge el volumen de tráficos de los puertos de la fachada Norte (cornisa Cantábrica y Atlántica) en los ejercicios 2004 y 2014. En el ejercicio 2014, el primer puesto en el ranking de los puertos de la cornisa cantábrica y atlántica lo ocupaba el puerto de Bilbao con un 33% del volumen de operaciones, en relación al total de toneladas de estos puertos, manteniendo la misma posición que en el ejercicio 2004. En segundo lugar se ha mantenido el puerto de Gijón, aunque con un volumen de tráficos negativo respecto a los niveles de 2004, a pesar de la inversión realizada en la ampliación del puerto que se ejecutó en estos ejercicios.

Por su parte, el puerto de A Coruña ocupaba en el ejercicio 2004 el tercer lugar en volumen total de tráficos (de graneles sólidos, graneles líquidos y mercancía general) habiendo descendido en el ejercicio 2014 al cuarto lugar del ranking, pese a la gran inversión que ha supuesto el puerto exterior. Durante este periodo el puerto de El Ferrol pasó a ocupar el tercer puesto del ranking, debido a que aumentó un 32% su volumen total de tráficos, mientras que la evolución del puerto de A Coruña se redujo en un 8%.

La APAC tiene segmentada su actividad en seis Unidades de Negocio: graneles líquidos, graneles sólidos, mercancía general, cruceros, pesca y embarcaciones deportivas, el ANEXO X muestra la representatividad de las unidades de negocio en el período 2008-2014. El puerto de A Coruña es fundamentalmente granelero, en el que los graneles líquidos representan aproximadamente el 60% de los tráficos totales de mercancías, si bien su peso ha ido disminuyendo desde el año 2008 hasta el 2014, que descendió su importancia en un 16%, seguido de los graneles sólidos cuya evolución ha sido a la inversa habiendo aumentado su tráfico un 31% desde el ejercicio 2008, pasando de representar el 26% del total de mercancías en 2008 al 37,1% en 2014. El segmento de mercancía general también decreció desde el ejercicio 2008 hasta el 2014 un 38%, salvo una pequeña recuperación en el ejercicio 2012, en que se alcanzaron los mismos niveles que en 2008. La pesca y el tráfico local son de escasa representatividad en el tráfico total del puerto, por lo que no se ha tenido en consideración dada su insignificancia.

El número de buques que han entrado en el puerto de A Coruña ha ido reduciéndose desde las 1.574 unidades en 2008 hasta 1.218 en 2014, no obstante, el número de pasajeros se ha incrementado de forma considerable, en torno al 100%, debido al importante crecimiento del sector de los cruceros, que ha pasado de tener un tráfico de 57.517 pasajeros en 2008 a 129.597 en 2014, alcanzando en el ejercicio 2013 la cifra de 156.890 pasajeros. El tráfico de contenedores ha sufrido un descenso progresivo desde el año 2008, pasando de los 7.920 TEUS a los 1.969 del ejercicio 2014, con una disminución del 75%.

No obstante, en el plan de empresa 2014, la APAC procedió a revisar al alza los tráficos presupuestados para el año 2013 en el anterior plan de empresa y estimó que al cierre de 2013 del tráfico total de mercancías podría situarse en 13.086 miles de toneladas, un 5,6% superior respecto del presupuestado, superando un 2,04% al realizado en el año 2012. El aumento de previsión del tráfico se concentró en un incremento de graneles líquidos (7,13%) y de graneles sólidos (8,38%), en tanto que se estimó un descenso en la mercancía general (7,87%). En cuanto al presupuesto de

2014, la APAC estimó un crecimiento del 2,3 % respecto de la previsión de cierre de 2013 revisada, alcanzando el tráfico total 13.387 miles de toneladas, que se sustentó en la mejora de los graneles líquidos (1,43%), de graneles sólidos (2,57%) y de la mercancía general. En cuanto a la previsión del período 2015-2017, las previsiones de crecimiento del tráfico total de mercancías fueron de un 4,76% para el año 2015, del 15,53 % para el año 2016, y del 1,63% para el año 2017.

El siguiente cuadro muestra los datos reales de la evolución de los tráficos del puerto de A Coruña durante el periodo 2008-2014, que no se ajustó a las previsiones realizadas y en el tráfico de mercancías se situó incluso por debajo de las cifras alcanzadas en 2012.

Cuadro 10: Evolución de los tráficos del Puerto de A Coruña (2008-2014)

Unidades de Negocio	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
(En miles de Tm.)							
Graneles Líquidos	7.459	6.828	7.590	6.645	7.208	6.561	6.256
Graneles Sólidos	3.292	3.217	3.185	3.472	4.180	3.687	4.311
Mercancía General	1.677	1.448	1.093	1.228	1.436	1.159	1.044
TOTAL MERCANCIAS	12.428	11.493	11.868	11.345	12.824	11.407	11.611
Nº DE BUQUES	1.574	1.394	1.481	1.313	1.343	1.232	1.218
Nº DE PASAJEROS	64.731	59.982	77.833	134.407	146.834	166.358	129.713
Cruceros	57.517	53.574	70.695	128.563	140.890	156.890	129.597
Trafico interior	7.214	6.408	7.138	5.844	5.944	9.468	116
CONTENEDORES (TEUS)¹²	7.920	7.160	5.623	5.581	4.760	5.160	1.969

* En el ejercicio 2015 el tráfico total de mercancías se elevó a 14.153 Tm

El tráfico total de mercancías alcanzado en 2013 supuso una desviación a la baja del 13% respecto de la previsión de cierre que se reflejó en el plan de empresa de 2014 y un descenso del 11% del tráfico alcanzado en el ejercicio 2012. A la vista del comportamiento real de los tráficos de mercancías, en el plan de empresa de 2015 la APAC volvió a ajustar a la baja la previsión de cierre de 2014 hasta las 12.349 miles Tm, un 7,5% inferior respecto de la cifra presupuestada el año anterior, que también resultó sobrevalorada. En el ejercicio 2015 el tráfico total de mercancías se elevó a 14.153 Tm, superando por primera vez las cifras alcanzadas en 2008 y las previsiones estimadas en el plan de empresa de 2015, que previó un crecimiento de tráfico total de mercancías del 8,5%, respecto de las previsiones de cierre de 2014, hasta los 13.392 miles de Tm.

El puerto exterior, alcanzó a lo largo del ejercicio 2015 un movimiento de tráfico de mercancías de 952 miles de Tm, con un notable incremento respecto de los ejercicios anteriores, ya que desde que se iniciaron las operaciones en Punta Langosteira en el año 2012 hasta finales de 2014 sólo se habían alcanzado 614 miles de Tm.

III.4.2.- Rentabilidad económica de las obras de ampliación

La contabilidad financiera como sistema de gestión para la correcta toma de decisiones de negocio presenta ciertas deficiencias, por lo que debe complementarse con la contabilidad de costes y de gestión para que la información proporcionada resulte de utilidad para una adecuada planificación estratégica de las Autoridades Portuarias. El modelo de contabilidad de costes del sistema portuario es una adaptación a la ley 33/2010 de modificación de la Ley 48/2003 de régimen

¹² Capacidad de carga de un contenedor normalizado

económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general y tiene como objeto proporcionar información, homogénea para todo el sistema, relativa a los costes o recursos consumidos por las AP en la puesta a disposición de las infraestructuras, así como los recursos consumidos en la prestación de servicios proporcionando, además, información relativa al coste de las Áreas o Líneas de negocio.

El Margen de la Cartera de Productos viene dado por la diferencia entre los ingresos liquidados o facturados y su coste. El cálculo del margen de cada producto, cada tasa o tarifa permite, no solo obtener el resultado económico de la explotación de la AP sino, también determinar márgenes por Líneas o Áreas de Negocio, mediante la agregación de los márgenes de los diferentes productos (tasas o tarifas) que componen un Área de Negocio.

PE establece un sistema de máximos y mínimos. La APAC se ha acogido al sistema de mínimos, que realiza un reparto primario con una distribución desde la contabilidad financiera a los centros de coste en función de la prestación y un reparto secundario para imputar el coste asignado a los centros auxiliares al resto de centros de coste. Con este procedimiento obtiene el coste y el margen de la cartera de productos (tasas y tarifas), pero el sistema empleado, al no dividir el puerto en zonas, no permite obtener el margen de las Líneas de Negocio del Puerto, debido a que el coste de los productos así como las tasas y tarifas varían en función de las zonas, por lo que la APAC no obtiene para cada zona su coste y el de los tráficos movidos. En definitiva, el sistema empleado establece centros de coste que, si bien permite obtener rentabilidades por tasas y tarifas, no proporciona esa información por Líneas o Áreas de Negocio. Las tasas portuarias representan el 96% del importe neto de la cifra de negocios, por lo que su evolución está directamente vinculada a la de los ingresos y, en particular, a la de las tasas de utilización.

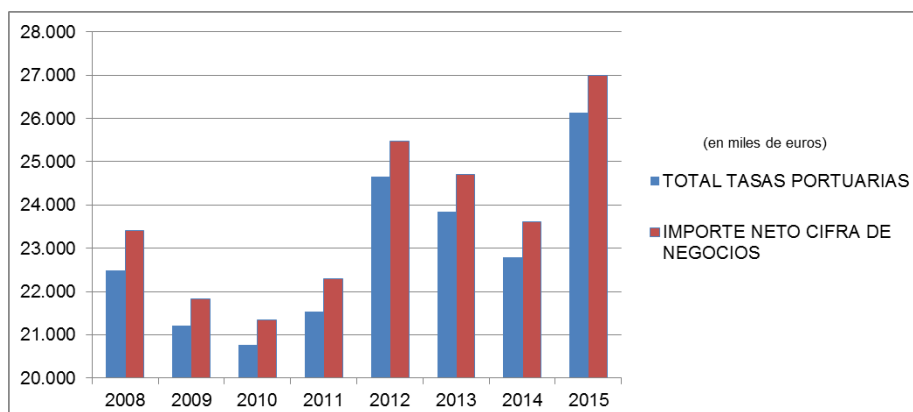
Cuadro 11: Evolución y composición del Importe Neto de la Cifra de Negocios (2008-2014)

(en miles de euros)

Concepto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
TASA DE OCUPACIÓN	4.645	5.116	5.114	4.795	4.959	5.385	4.974
TASAS DE UTILIZACIÓN	14.411	13.730	13.622	14.909	17.593	16.485	15.862
Tasa del buque	5.252	5.172	4.987	5.207	6.907	6.785	6.659
Tasa embarcaciones deportivas	180	117	153	90	77	67	52
Tasa del pasaje	85	87	114	157	174	197	149
Tasa de mercancía	8.643	8.148	8.073	9.117	10.119	9.132	8.704
Tasa de pesca fresca	251	206	295	316	314	302	298
Tasa de utilización especial de zona tránsito.	0	0	0	22	2	2	0
TASA DE ACTIVIDAD	1.755	2.234	1.886	1.683	1.932	1.775	1.762
TASA DE AYUDA A LA NAVEGACIÓN	1.682	133	140	153	174	197	196
TOTAL TASAS PORTUARIAS	22.493	21.213	20.762	21.540	24.658	23.842	22.794
Importes adicionales a las tasas	915	10	5	6	2	0	2
Tarifas y otros	0	604	570	748	823	874	823
Otros ingresos de negocio	915	614	575	754	825	874	825
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	23.408	21.827	21.337	22.294	25.483	24.716	23.619

*En el ejercicio 2015 los ingresos por tasas portuarias se elevaron a 26.134 miles de euros y el importe de la cifra de negocios ascendió a 26.995 miles.

Tal como se muestra en el siguiente gráfico, la variación en las tasas ha tenido su reflejo directo en la evolución de los ingresos, así como en el importe neto de la cifra de negocios, que descendió desde el ejercicio 2008 hasta el ejercicio 2011, en el ejercicio 2012 repuntó y en los ejercicios 2013 y 2014 ha continuado disminuyendo hasta alcanzar en el 2014 los mismos niveles que en el año 2008. En el ejercicio 2015 los ingresos por tasas portuarias presentaron una mejoría del 14,65% y se situaron en 26.134 miles de euros y el importe de la cifra de negocios ascendió a 26.995 miles.

GRÁFICO 3: Evolución tasas portuarias/ cifra de negocios 2008-2014

El siguiente cuadro muestra la evolución de los resultados de la APAC en el período 2008-2014.

Cuadro 12: Evolución de los resultados de la APAC en el periodo 2008-2014

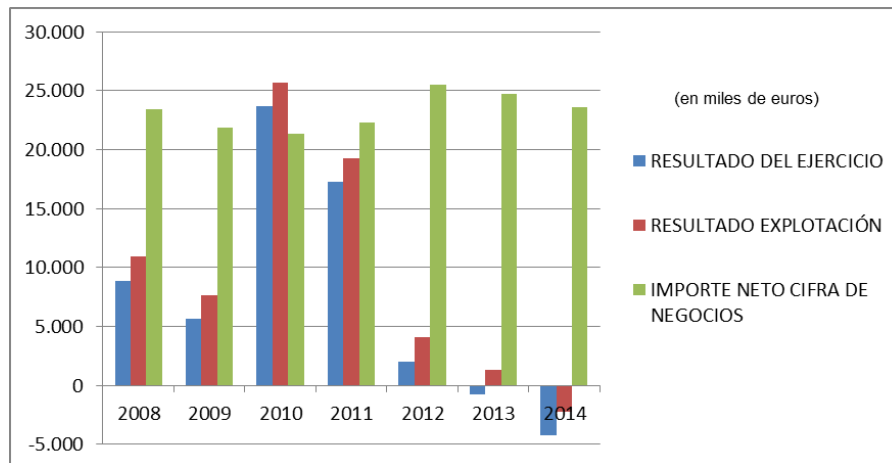
(en miles de euros)

CONCEPTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ingresos Explotación	24.689	23.278	22.840	24.288	26.473	25.653	24.589
Gastos de Explotación	-17.610	-18.497	-5.193	-13.624	-20.806	-22.429	-23.822
RESULTADO EXPLOTACIÓN	7.079	4.781	17.647	10.664	5.667	3.224	767
Resultado Financiero	1.821	893	6.020	6.590	-3.614	-3.942	-5.003
RESULTADO DEL EJERCICIO (Neto de impuestos)	8.900	5.674	23.667	17.254	2.053	-722	-4.255
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	23.408	21.827	21.337	22.294	25.483	24.716	23.619

La composición del resultado a lo largo de este período se ha visto afectada porque desde 1996 el Tribunal Supremo (TS) y el Tribunal Constitucional (TC) han venido dictando sentencias anulando, casi en su totalidad, las normas sobre tarifas portuarias aprobadas por la AGE entre enero 1986 y diciembre de 2003. Por este motivo, hasta el ejercicio 2008, la APAC registraba anualmente una provisión para los pagos de los intereses derivados de la anulación de las tarifas T-3. Tres sentencias del TC en 2009 al declarar la inconstitucionalidad de las refacturaciones realizadas dieron lugar al nacimiento de nuevas obligaciones económicas y como consecuencia de las responsabilidades por los litigios tarifarios que afectaban a la totalidad del sistema portuario español, el CM aprobó una modificación presupuestaria, que se articuló a través del Fondo de Contingencia, para abonar el principal y los intereses de demora derivados de las sentencias judiciales anulatorias de las liquidaciones por tarifas portuarias. El importe asignado a la APAC para cumplir con estas obligaciones económicas, registrado al cierre del ejercicio 2010, fue de 19.120 miles de euros. Siguiendo instrucciones de PE, la APAC registraba el importe asignado en una cuenta a cobrar en el activo del balance, siendo la contrapartida "Ingresos Excepcionales" por la parte del principal e "Ingresos Financieros" la parte correspondiente a los intereses en la cuenta de Pérdidas y Ganancias. No obstante la IGAE consideró que los derechos reconocidos a favor de la APAC en compensación por las devoluciones efectuadas de las liquidaciones de la tarifa T-3 debían registrarse como subvenciones, por lo que procedía realizar un ajuste efectuando un cargo en la cuenta de "Ingresos excepcionales" y un abono en a la cuenta "Otras subvenciones oficiales"

por importe correspondiente al principal, otro tanto sucedió con las compensaciones recibidas por los intereses de demora que habían sido registrados como ingresos financieros, si bien estos ajustes no tuvieron incidencia en las cuentas anuales, sí distorsionó la naturaleza de los resultados.

GRÁFICO 4: Evolución de los resultados y del importe de la cifra de negocios en el período 2008-2014



Tal como muestra el gráfico, a partir del año 2010 el resultado de explotación se incrementó un 574% debido a que incluía en el resultado de explotación 13.054 miles de euros, de los que 12.540 miles correspondieron a la aportación del Fondo de Contingencia por el principal y 6.581 miles de ingresos financieros por los intereses que lograron un resultado financiero positivo de 6.020 miles. En consecuencia, el ejercicio 2010 reflejó un incremento del resultado de más del 300% y pasó de un resultado positivo de 5.674 miles en el año 2009 a 23.667 miles; por el mismo motivo el resultado de explotación aumentó en más de un 250%, en tanto que el importe neto de la cifra de negocios disminuyó un 8,8% desde el ejercicio 2008, habiéndose mantenido los gastos de explotación en niveles muy similares. Por tanto, descontando la asignación del Fondo de Contingencia, el resultado del ejercicio 2010 se cifró en 4.547 miles, con una disminución en torno al 19,7% respecto del resultado del año anterior y del 48,8% respecto del ejercicio de 2008.

En el ejercicio 2011, como consecuencia de la revisión de las sentencias pendientes de liquidación por parte de la APAC, se registró un exceso de provisión por 5.918 miles de euros (1.595 miles de principal y 4.323 miles de intereses); adicionalmente, en diciembre de 2011 el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas aprobó una modificación presupuestaria de 70.340 miles de euros para atender al pago de un tercer bloque de sentencias, de los que 4.735 miles correspondieron a la APAC, que registró 2.914 miles por el principal como ingresos excepcionales y 1.822 miles de intereses como ingresos financieros.

Como consecuencia de estas aportaciones para cubrir las responsabilidades por los litigios, en los ejercicios 2010 y 2011, la cuenta de Pérdidas y Ganancias, el resultado de explotación y el resultado del ejercicio no reflejaron la disminución de los tráficlos portuarios producida fundamentalmente por la crisis económica, así como la consecuente minoración del importe neto de la cifra de negocios. Así, aunque el resultado del ejercicio en 2010 se triplicó y en el 2011 aumentó en más del 200%, respecto del ejercicio 2008, hasta el ejercicio 2012 el tráfico de mercancías y el importe neto de la cifra de negocios no alcanzaron los niveles de 2008.

En el ejercicio 2012, el importe neto de la cifra de negocios se incrementó cerca del 15%, con un crecimiento de todas las tasas, en consonancia con el aumento de los tráficos, fundamentalmente de los graneles sólidos que se incrementaron en torno al 20%, sin embargo, el resultado de explotación cayó casi en un 40% y el resultado del ejercicio cerca de un 27%. Durante este ejercicio, se recibieron 6.079 miles de euros para las responsabilidades por los litigios que igualaron los pagos, y a mediados del mes de octubre se regularizó la situación con PE por las cantidades concedidas, que se contabilizó como gastos excepcionales y supuso un efecto en la cuenta de Pérdidas y Ganancias de 1.878 miles, los ingresos excepcionales se redujeron casi un 38% debido al menor importe recibido para afrontar el pago de sentencias. Otro factor relevante en el resultado de este ejercicio fue el considerable aumento en los gastos de amortización del inmovilizado, con un 115% de incremento, como consecuencia de la activación y puesta en funcionamiento de las obras correspondientes a las Fases I y II del puerto exterior.

El ejercicio 2013 es el primer año que arrojó un resultado del ejercicio negativo de 722 miles de euros, aunque el importe neto de la cifra de negocios descendió un 3% respecto del ejercicio anterior, en valores absolutos se encontraba por encima de los niveles de los ejercicios anteriores. Los tráficos también descendieron un 11% respecto al ejercicio anterior, pero lo que fundamentalmente influyó en el resultado fue el aumento de los gastos de amortización del inmovilizado que ascendieron a 3.077 miles de euros, un 20% más respecto del ejercicio 2012.

El ejercicio 2014 volvió a cerrarse con un resultado negativo de 4.255 miles de euros, incrementándose las cifras negativas un 480% respecto al ejercicio 2013; aunque el tráfico total de mercancías alcanzó mayor volumen que en el ejercicio 2013 y el importe neto de la cifra de negocios decreció tan sólo un 4%, igual que los tráficos de graneles líquidos, los resultados adversos de explotación se debieron fundamentalmente a que en el año 2014 se dieron de baja la totalidad de las liquidaciones vinculadas con la problemática de las tasas T-3 y la APAC no contó con ingresos excepcionales, que descendieron un 93% respecto a 2013, ni con ingresos financieros positivos, por lo que las cifras negativas del resultado financiero crecieron un 27% respecto al ejercicio anterior.

III.4.3.- Rentabilidad por la ampliación de la superficie concesionable del Puerto de A Coruña

Con la creación del Puerto exterior, la superficie total del puerto de A Coruña aumentó en 2.465.358 m², de los cuales 974.847 m² se incorporaron en 2012, lo que supuso un incremento del 135%, y 1.442.410 m² en el ejercicio 2013, incrementándose un 37% adicional. Paralelamente a la extensión de la superficie del puerto también aumentó la superficie concesionable en 1.391.948 m², íntegramente en el puerto exterior, que supuso un incremento en 2012 del 234,3%, y en 2013 del 33,6%, en el año 2014 se produjo una pequeña disminución de la superficie como consecuencia de la diferencia entre el acta final de la concesión y su estimación.

Por lo que respecta a evolución de la superficie otorgada en concesión, mientras que la ratio en el puerto interior es cercana al 100%, en el puerto exterior fue del 0,39% en 2012, pues de los 974.847 m² de superficie concesionable sólo se otorgaron en concesión 3.848 m² y en el ejercicio 2013, la ratio descendió al 0,23%, la tendencia mejoró a lo largo del ejercicio 2014 en el que la superficie otorgada en concesión por la APAC en el puerto exterior aumentó hasta los 61.135 m², con una ratio del 4,39%, toda ella para graneles sólidos.

Cuadro 13: Evolución de la superficie concesionable y en concesión

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Superficie total terrestre (m²)	1.111.030	1.111.030	1.111.030	1.111.030	2.611.030	3.576.388	3.576.388
Superficie concesionable (m²)	416.000	416.000	416.000	416.000	1.390.847	1.858.410	1.807.948
Puerto Interior	416.000	416.000	416.000	416.000	416.000	416.000	416.000
Puerto Exterior					974.847	1.442.410	1.391.948
Superficie en concesión (m²)	408.862	408.862	408.862	412.711	418.226	418.128	475.913
Puerto Interior	408.862	408.862	408.862	412.711	414.378	414.778	414.778
Puerto Exterior					3.848	3.350	61.135

Ratio superficie concesión/concesionable. Total	98,28%	98,28%	98,28%	99,21%	30,07%	22,50%	26,32%
Puerto Interior. Ratio superficie concesión/concesionable.	98,28%	98,28%	98,28%	99,21%	99,61%	99,71%	99,71%
Puerto Exterior. Ratio superficie concesión/concesionable.					0,39%	0,23%	4,39%

Pese al importante aumento en m² de superficie concesionable derivada de la inversión realizada en el puerto exterior, los ingresos por concesiones en el período 2012-2014 fueron prácticamente los mismos que en el ejercicio 2010, de hecho en el ejercicio 2012 y 2014 fueron inferiores, en el ejercicio 2015 se ingresaron por la ocupación y el aprovechamiento del dominio público portuario 7.642 miles, frente a los 6.738 miles del ejercicio 2014, recuperando así los niveles de 2013, tras la disminución generalizada experimentada en el ejercicio 2014 de los ingresos derivados de las tasas portuarias y, en particular de la tasa de ocupación, ya que el aumento de los ingresos del ejercicio 2015 fue superior a la disminución del ejercicio anterior. Estos ingresos representaron el 28,5% del total de las tasas portuarias, frente al 29,5% del ejercicio precedente. No obstante la APAC está realizando un gran esfuerzo para la contención y reducción de los costes, lo que ha motivado que el margen bruto y el neto hayan mejorado en estos ejercicios.

Cuadro 14: Ingresos por concesiones

(en miles de euros)

	2010	2011	2012	2013	2014
Ingresos	7.006	6.478	6.891	7.160	6.738
Costes de tasas	3.585	3.517	2.678	2.443	2.368
Margen Bruto	3.421	2.961	4.214	4.717	4.370
Costes Totales	5.992	5.534	4.313	4.201	4.062
Margen Neto	1.014	944	2.578	2.959	2.676

La APAC a partir del ejercicio 2008, partiendo de la situación económica y patrimonial existente al cierre del ejercicio 2007, procedió a realizar una proyección económica más ajustada a la prevista en el Plan de Empresa 2004, cuando se aprobó el plan de inversiones 2003/2007, con la finalidad de incorporar las proyecciones derivadas de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira. En el Plan de Empresa de 2008 se consideró que no había perspectivas satisfactorias de desarrollo de tráfico de alto valor añadido, dada la escasez de líneas regulares que dificultaban el crecimiento del tráfico de mercancía general, y la creación del nuevo puerto exterior supondría el desarrollo de

una zona logística que completaría la oferta de suelo industrial de cara a los operadores y clientes del puerto. Se previeron unos índices de crecimiento del 7% en el 2009, del 4% en 2010 y del 1,5% en 2011 y una evolución favorable de la cuenta de resultados basada en los índices de crecimiento anual de los ingresos de explotación del 5,9% en 2009, del 3,2% en 2010 y del 2,1% en 2011, que se justificó en el crecimiento de los tráficos portuarios y en los nuevos espacios de concesión a razón de 10.000 m² en 2009, 2.000 m² en 2010 y de 410.000 m² en 2011, en este último ejercicio por la incorporación de concesiones en las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira.

La evolución de los tráficos e ingresos ha tenido un comportamiento paralelo y el importe neto de la cifra de negocios descendió desde el ejercicio 2008 hasta el ejercicio 2011 y, aunque repuntó en el ejercicio 2012, a lo largo de los años 2013 y 2014 continuó disminuyendo hasta situarse en el 2014 en los mismos niveles que en el ejercicio 2008, que no han sido superados hasta el ejercicio 2015.

En definitiva, cuatro años después de finalizadas las obras de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, los resultados obtenidos conducen a realizar una profunda reflexión sobre la necesidad de planificar adecuadamente la estrategia de desarrollo portuario a nivel nacional, porque los datos analizados han puesto de manifiesto que inversiones realizadas en desarrollos portuarios muy cercanos dan como resultado infraestructuras infrautilizadas que no generan los niveles de tráficos, ni de ingresos acordes a la inversión realizada.

III.4.4- Análisis de la financiación de las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira

El esquema de financiación de las obras del puerto exterior se planteó inicialmente mediante Fondos Europeos de Cohesión, enajenación de activos de la APAC y flujos generados por la propia APAC. No obstante, la IGAE en su informe sobre las cuentas del ejercicio 2010 manifestó que en la memoria no se informaba adecuadamente sobre las necesidades reales de financiación de la APAC para hacer frente a la inversión de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira cifradas en 250.000 miles de euros.

Finalmente, las obras del puerto exterior tuvieron que ser financiadas con FC de la UE mediante una ayuda de 257.540 miles de euros, correspondiente al Programa Operativo 2000-2006 para la Fase I y una ayuda de 9.969 miles, correspondiente al Programa Operativo 2007-2013, para la Fase II. Para acometer la inversión, la APAC también suscribió un contrato de crédito con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importe de 130.000 miles de euros. Adicionalmente, el 27 de julio de 2011, PE tuvo que conceder un crédito a la APAC, por una cuantía máxima de 250.000 miles de euros, para poder atender a la financiación de parte de los trabajos correspondientes a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langostera.

III.4.4. a) Enajenación de activos

La principal fuente de financiación de las nuevas instalaciones portuarias provendría de la enajenación de los terrenos que se liberarían como consecuencia del traslado de parte de las instalaciones del puerto interior, mediante esta operación se obtendrían entre 220.000 y 238.000 miles de euros. Con ese objetivo, el 2 de febrero de 2004 se procedió a la firma del *“Convenio para la reordenación urbanística de determinados terrenos del actual puerto de A Coruña y de la estación de FF.CC. de San Diego, vinculada a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira”*, entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de A Coruña y el Ayuntamiento de Arteixo. En el documento se expuso que algunos terrenos que forman parte del puerto interior y la estación de mercancías de San Diego, dejarían de ser necesarios para el uso al que estaban destinados, una vez que se dispusiera del nuevo puerto exterior, por lo que se proyectó su uso para la mejora de la

estructura urbanística de la ciudad, además de contribuir a la obtención de los fondos necesarios para la construcción del nuevo puerto exterior.

En el convenio, se recogieron una serie de compromisos entre las partes firmantes, como el asumido por el Ayuntamiento de A Coruña y la Xunta de Galicia para la reordenación de los terrenos a desafectar del actual puerto y la estación de mercancías; o el compromiso del Ayuntamiento de Arteixo sobre la tramitación de un Plan Especial del Puerto en Punta Langosteira conforme a los usos previstos, así como la reserva de suelo necesario para los accesos terrestres. La APAC y RENFE, por su parte, se comprometieron a la cesión de equipamientos (servicios sanitarios, asistenciales, educativos, culturales o deportivos) y espacios libres públicos (parques, jardines, áreas de ocio, expansión y recreo, viales y aparcamientos). El Ayuntamiento de A Coruña se comprometió, también, a ceder el suelo necesario (hasta el 10% del aprovechamiento que obtendría por cesión) si los recursos de la APAC no fuesen suficientes para alcanzar 1/3 de los costes globales asociados al nuevo puerto. También se planteó una indemnización de las autoridades urbanísticas a la AP por daños y perjuicios en el supuesto de que no se reordenaran los terrenos del puerto interior una vez iniciadas las obras, previéndose también la creación de una comisión de seguimiento de la reordenación de los terrenos sobrantes del puerto actual.

Las zonas objeto del convenio son dos, la zona 1, que comprende los Muelles Batería y de Calvo Sotelo, con 88.393,50 m² para usos institucionales y lucrativos terciarios, pudiendo ser objeto de desafectación 54.533,50 m², con una edificabilidad mínima total de 34.458 m² para hoteles, oficinas y centros comerciales y de ocio; y la zona 2, que abarca, junto con la estación de ferrocarril de RENFE, el Muelle de San Diego, el primer y segundo pantalán del Puerto Petrolero con un total de 412.338 m² para usos lucrativos terciarios y residenciales, con una edificabilidad mínima de 396.268 m² entre vivienda libre y protegida, oficinas y superficies comerciales y de ocio.

El 4 de octubre de 2004, el MF y el Ayuntamiento de A Coruña suscribieron un nuevo convenio urbanístico, las principales modificaciones que se contemplaron, respecto al suscrito en el mes de enero, consistieron en que la APAC, a partir de que las obras del Puerto Exterior se hubieran completado y estuviera en condiciones de operar, formularía una modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) y su aprobación por el M F conllevaría la desafectación de los terrenos que quedasen excluidos de la zona de servicio del puerto.

Una vez aprobado el PUEP, la APAC tendría que formular una modificación del Plan Especial de Ordenación de los Espacios Portuarios (PEOEP) y junto con RENFE elaborar un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) referido a los espacios desafectados de titularidad de ambas; también se había de tramitar la modificación del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) del Ayuntamiento de A Coruña. Todos los planes anteriores tendrán que incluir una nueva ordenación urbanística para los terrenos objeto de las actuaciones proyectadas. Para la zona 2 destinada a usos lucrativos residenciales y terciarios, se mantuvo la misma edificabilidad residencial, pero al menos había que destinar el 50% a vivienda protegida.

Otra modificación sustancial del convenio se refirió a las condiciones para la indemnización de las autoridades urbanísticas a la AP por daños y perjuicios, en el supuesto de que no se reordenaran los terrenos del puerto interior, que difirió al plazo de un año a partir de la terminación de las obras del Puerto Exterior, en vez de al inicio, como contemplaba el primer convenio.

El 18 junio de 2008 la APAC aprobó la declaración de innecesariedad de los terrenos del Muelle de Batería para el cumplimiento de los fines de la actividad portuaria proponiendo su desafectación de la zona de servicio portuaria que fue remitida a PE el 14 de Julio de 2008 y el 26 de enero de 2009 la APAC solicitó a PE la modificación del convenio suscrito el 4 de octubre de 2004 para la ordenación urbanística de determinados terrenos del Puerto de A Coruña y de la estación de

ferrocarril de San Diego, vinculado a la mejora de la estructura urbanística de la ciudad y a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, al objeto de posibilitar la desafectación del muelle de Batería en varias fases.

A la fecha de cierre de estos trabajos se encontraba paralizada esta tramitación, sin que se hubiera solicitado el Informe de la Dirección General Sostenibilidad de la Costa y del Mar previsto en el artículo 44.1 del TRLP. La desafectación del Muelle de Batería supone eliminar de la zona de servicio portuaria unos 10.566 m².

En abril de 2009, la APAC elaboró unos estudios y realizó las actuaciones necesarias para la creación y adquisición de participaciones en una sociedad mercantil, cuyo objeto social sería la gestión y el desarrollo urbanístico de los terrenos objeto de desafectación. No obstante, en 2013 al objeto de dar cumplimiento a la política establecida por el Gobierno y por el MF, en materia de sociedades del sector público y, en concreto, a nivel de sistema portuario la APAC eliminó la inversión financiera prevista de 100 miles de euros destinada a la creación de la sociedad de gestión del suelo.

El PGOM del Ayuntamiento de A Coruña se aprobó el 25 de febrero de 2013 (BOP-Coruña, 9 de julio de 2013). En el Título III dedicado al régimen urbanístico del suelo, en virtud de los compromisos contraídos en el convenio suscrito, el Plan General prevé una ordenación orientativa para los Muelles de Batería y Calvo Sotelo (Zona 1) y fija las condiciones para el desarrollo mediante el correspondiente plan especial del Muelle de San Diego y del Puerto del Petróleo (Zona 2). La ordenación establecida en ambos ámbitos se ejecutará previa desafectación de los terrenos por el MF, conforme a lo previsto en la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General y, en tanto no se produzca la desafectación de los terrenos señalados como Zona 1 y Zona 2, la clasificación transitoria de dichos suelos será la de Sistema General Portuario, conforme a lo previsto en el artículo 18 de la LPEMM, rigiéndose por el Plan Especial del Puerto en vigor.

La Orden FOM/2041/2014, de 20 de octubre, aprobó la modificación sustancial de la delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de A Coruña mediante la que, entre otros, se modificaron los usos de los terrenos susceptibles de enajenación en la Zona I del convenio urbanístico suscrito en octubre de 2004. Con ello se pretendía contribuir a la financiación de parte de las obras del nuevo puerto exterior en Punta Langosteira. En todo caso, debido a la situación existente en la actualidad, derivada de la crisis económica y financiera, así como de la atonía del mercado inmobiliario, la programación de las enajenaciones se ha redimensionado en el tiempo para garantizar unas óptimas condiciones de mercado que procuren el mantenimiento de los flujos de efectivo estimados, que se ha proyectado en el entorno del período 2016-2019.

A la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización ninguno de los terrenos ha sido desafectado, los hitos que se encontraban pendientes de ejecutar son la aprobación definitiva de la desafectación del Muelle Batería de la zona de servicio portuaria y la tramitación del Plan especial de transformación de los sectores de Batería y Calvo Sotelo.

III.4.4.b) Fondos de Cohesión

El 4 de febrero de 2005, España presentó una solicitud de ayuda del Fondo de Cohesión para el Proyecto "Nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, 1ª Fase". El 12 de diciembre la CE aprobó la Decisión C(2005)5446 y otorgó la concesión de una ayuda del FC para las obras del proyecto por un importe máximo de 257.540 miles de euros y un porcentaje de ayuda del 71% sobre los gastos que podían tenerse en cuenta para el cálculo de la ayuda, que se cifraron en 362.732 miles, fijándose el 4 de febrero de 2005 para el cómputo inicial de las actuaciones y de los

gastos considerados elegibles, también se estableció que los gastos ocasionados por el proyecto serían subvencionables hasta el 31 de diciembre de 2010. El organismo responsable de la ejecución del proyecto sería la APAC y PE actuaría como órgano intermedio. El 28 de octubre de 2009, la APAC pidió la modificación del calendario de ejecución y de la correspondiente anualización del gasto elegible y la CE amplió la fecha límite de elegibilidad de los gastos subvencionables hasta el 31 de diciembre de 2011.

La APAC solicitó el anticipo del 20% de la ayuda concedida, en atención a la citada solicitud, el 6 de abril de 2006, percibió 51.508 miles de euros en concepto del citado anticipo. A lo largo de la ejecución de las obras se fueron tramitando las solicitudes de los pagos intermedios, correspondiendo la primera al gasto realizado a 30 de septiembre de 2006, dentro del plazo de los doce meses siguientes al cobro del anticipo. Con este fin, la APAC emitió 9 certificaciones por los gastos elegibles realizados, 7 de ellas fueron positivas y 2 negativas como consecuencia de ajustes en los gastos detectados en los controles efectuados por la IGAE o por la CE. Adicionalmente, PE como órgano intermedio detectó otros gastos que no tenían la consideración de elegibles lo que obligó a la APAC a repetir algunas certificaciones. El siguiente cuadro recoge las certificaciones de gastos emitidas por la APAC para los Fondos de Cohesión 00/06.

Cuadro 15: Certificaciones de Gastos para los Fondos de Cohesión 2000/2006

(en miles de euros)

Certificado nº	Fecha	Inversión Total	Gastos elegibles	Gastos elegibles Acumulados
23120P001 - 01	20/12/2006	26.307	22.604	22.604
23120P001 - 02	17/10/2007	50.159	20.622	43.226
23120P001 - 03	29/04/2008	96.147	39.491	82.717
23120P001 - 04	12/01/2009	180.210	72.636	155.353
23120P001 - 05	26/06/2009	235.050	47.276	202.629
23120P001 - 06	28/10/2009	293.812	50.657	253.286
23120P001 - 07	07/07/2011	293.432	-327	252.959
23120P001 - 08	22/03/2012	485.777	164.484	417.443
23120P001 - 09	07/06/2012	484.653	-413	417.030

Las observaciones más relevantes detectadas en el proceso de verificación de las certificaciones de gasto, fueron las siguientes:

- En el proceso de verificación previa de la certificación de gasto 2312OP001-01, PE detectó y trasladó a la APAC, la incorrecta composición de la Mesa de Contratación y de la Comisión Técnica en el expediente "Asistencia Técnica para el control de las obras de construcción de las Instalaciones portuarias en Punta Langosteira", dada la ausencia de representantes de PE, además indicó que en la certificación se había incluido un importe de 76 miles de euros correspondientes a dos contrataciones para las que no se había formalizado el contrato y, por tanto, no podían tener la consideración de gastos elegibles e instó a la APAC a emitir nueva certificación sin considerar ese importe.
- También en la verificación de la certificación de gasto 2312OP001-02, PE manifestó a la APAC que había incluido gastos irregulares o inexactos porque se había considerado gasto elegible el importe facturado en concepto de "Asistencia Técnica y Asesoramiento para la construcción de las obras del proyecto de instalaciones portuarias en Punta Langosteira" por

importe 15 miles de euros, habiéndose realizado la contratación mediante adjudicación directa por importe de 100 miles de euros sin haber solicitado más ofertas o haber justificado la imposibilidad consultar a otras empresas. En consecuencia, el importe certificado no se podía considerar elegible por incumplir la regla 19 de las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias NGCPE y AP lo que obligó a emitir otra certificación minorando los gastos elegibles en ese importe.

- En la certificación de gasto 2312OP001-03, PE detectó que se habían incluido gastos no elegibles por un importe de 168 miles de euros, de los que 165 miles respondían a un exceso en las cantidades de unidades de obra ejecutadas y, el resto, se debía a la consideración de criterios no contemplados en las (NGCPE y AP) en la adjudicación del contrato de Asistencia Técnica del control Batimétrico de las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, por importe de 3 miles de euros, ya que si se hubieran eliminado dichos criterios de valoración, la adjudicación se hubiera realizado un 10,15% más económica, por lo que la APAC tuvo también que emitir otra certificación rectificada.
- Con motivo de las incidencias observadas en el informe de control financiero emitido por la IGAE en marzo de 2009, acorde con los artículos 12 del Reglamento (CE) 1164/94 del Consejo y 9 del Reglamento (CE) 1386/2002 de la Comisión, la APAC tuvo que emitir en julio de 2011 la certificación de gasto negativa 2312OP001-07, por importe de 328 miles de euros, para regularizar 281 miles de gastos de expedientes, que había incluido en la certificación 2312OP001-01 y al no tener la consideración de gastos elegibles derivados de los contratos de actuaciones relacionadas con los trabajos de arqueología porque no figuraban expresamente aprobados en la Decisión, así como la liquidación adicional de un contrato de asistencia técnica que no era procedente y otros 47 miles motivados por incumplimientos de la política comunitaria en materia de contratación relativos al procedimiento y forma de adjudicación en aquellos contratos que utilizó el procedimiento negociado sin publicidad con incumplimiento del artículo 40.3 de la Directiva 2004/117/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales y los artículos 75.1 y 210 del TRLCAP, entonces vigente; a los criterios de valoración que sirvieron de base para la adjudicación de ciertos contratos porque no consideraron adecuadamente los criterios de selección y de adjudicación que juegan en distintas fases del procedimiento de contratación tanto en las directivas comunitarias como en el TRLCAP, así como en la jurisprudencia comunitaria; también la valoración económica de un contrato se fundamentó en torno al concepto de baja media y la valoración de las proposiciones debe realizarse asignando la puntuación de forma que una oferta más barata debe siempre recibir mayor puntuación que una oferta más cara.
- PE detectó en el proceso de verificación que, en la certificación de gasto 2312OP001-08, la APAC había incluido pagos no elegibles por importe de 156 miles de euros por el pago de expropiación de terrenos a otra administración pública que no se habían excluido de la certificación 2312OP001-01. Adicionalmente, dado que en virtud del informe de auditoría de la IGAE de marzo del 2009 se había descertificado el gasto declarado por el contrato "Asistencia Técnica para la realización de las expropiaciones correspondientes a la obra de Nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira" y en esta certificación se incluían pagos por este concepto por importe de 70 miles, se propuso su exclusión. Estas observaciones importaron 226 miles, que dieron lugar a que la APAC emitiera otra certificación rectificada.
- La CE, a la vista de la auditoría realizada por la Dirección General de Política Regional y Urbana de la CE (DGREGIO) en mayo de 2011, tras las alegaciones formuladas por la APAC,

cuantificó un ajuste negativo de 905 miles de euros, de los cuales 280 miles ya habían sido rectificadas en virtud del informe de control financiero de la IGAE, otros 212 miles no habían sido incluidos en las certificaciones de petición de fondos y los 413 miles restantes fueron objeto de la emisión de la certificación negativa de gasto 2312OP001-9.

El 25 de junio de 2012, la APAC remitió a PE el informe final a término del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, cumpliendo así el último requisito administrativo para poder tramitar el cobro del 20% del saldo final de la subvención correspondiente a la Fase I, por un importe de 51.508 miles de euros, que fue ingresado el 20 de diciembre de 2013.

En definitiva, del importe total de las certificaciones de gasto de la Fase I remitidas, que ascendió a 484.653 miles de euros, sólo se consideraron como gastos elegibles 417.030 miles, por tanto, aunque inicialmente el porcentaje subvencionable era del 71%, al haberse establecido un límite en 257.540 miles, la financiación real se situó en el 53 % del total del gasto total certificado. El siguiente cuadro recoge las fechas en las que la APAC ingresó el importe de la subvención.

Cuadro 16: Cobro de los Fondos de Cohesión

(en miles de euros)

Fecha	Descripción	Importes		Por años
06/04/2006	Anticipo recibido Fondo Cohesión	51.508	20%	51.508
10/04/2007	Ingreso (2º) F.Cohes.1º pago intermedio	16.049		16.049
31/01/2008	Ingreso (3º) F.Cohes.2º pago intermedio.	14.641		42.680
31/07/2008	Ingreso (4º) F.Cohes.3º pago intermedio.	28.039		
16/07/2009	Ingreso (5º) F.Cohes.4º pago intermedio.	39.886	51.572	85.138
16/07/2009	Ingreso (5º) F.Cohes.4º pago intermedio	11.686		
15/12/2009	Ingreso (6º) F.Cohes.5º pago intermedio.	33.566		
17/08/2010	Ingreso (7º) F.Cohes.6º pago intermedio	10.657		10.657
20/12/2013	Ingreso final programa Cohesión 2000-2006	51.508	20%	51.508
	Total pagos según contabilidad	257.540		257.540

En abril de 2011, la APAC presentó a la CE otra solicitud de subvención con cargo a los Fondos de Cohesión 2007/2013 para la denominada Fase II, consistente en la construcción del martillo adosado al dique de abrigo. Tanto la denominada Fase I, como la Fase II, fueron licitadas conjuntamente, pero debido al calendario de ejecución establecido en el cronograma de obra para la Fase II, su coste no fue objeto de financiación, porque pese a ser gasto un elegible, el ámbito temporal del marco del Fondo de Cohesión 2000-2006 hizo que no pudiese ser objeto de financiación con cargo a dicho programa, por lo que se solicitó la ayuda dentro del nuevo marco de Cohesión 2007-2013.

Los trabajos de ejecución de la Fase II se iniciaron en mayo de 2010 y finalizaron el 28 de diciembre de 2011, junto con la Fase I, el 11 de abril de 2012 se procedió a la recepción provisional de las obras y el 30 de abril de 2013 se procedió a la recepción definitiva. Las principales cuantías y los conceptos en los que se desagregó la actuación global del proyecto para la Fase II, se concretaron de la siguiente manera:

Cuadro 17: Costes de ejecución de la Fase II

(en miles de euros)

	COSTES TOTALES DEL PROYECTO FASE II (A)	COSTES NO SUBVENCIONABLES ¹³ (B)	COSTES SUBVENCIONABLES (C) = (A) - (B)
Edificación y construcción	22.172	6.477	15.695
Publicidad	51	51	0
Supervisión durante la construcción	340	46	294
TOTAL	22.563	6.574	15.989

La Comisión examinó el proyecto y consideró que era coherente con las prioridades del programa operativo. Para determinar la tasa de cofinanciación tuvo en cuenta el valor corriente estimado de los ingresos netos que generaría el proyecto y cuantificó el porcentaje de ayuda en el 73% de los gastos elegibles, con un importe máximo de contribución comunitaria de 9.336 miles de euros de acuerdo al plan reflejado en el siguiente cuadro, que fue aprobado el 11 de octubre de 2013 mediante la Decisión C(2013)6768.

Cuadro 18: Plan anual de la contribución financiera del Fondo de Cohesión al proyecto

(en miles de euros)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Fondo de Cohesión (2007-2013)	-	-	-	2.004	7.098	234	-	9.336

De conformidad con el artículo 59.2 del Reglamento (CE) 1083/2006 se designó a PE como organismo intermedio que emitió los informes de verificación previos a la emisión de las certificaciones de gasto sobre el 100% de los gastos incluidos en las solicitudes de desembolso, no habiendo detectado incidencias significativas. Con cargo a los Fondos de Cohesión 2007-2013, la APAC emitió para la Fase II, 7 certificaciones de gasto con el siguiente calendario:

¹³ Los costes no subvencionables incluyen: i) los gastos fuera del período de subvencionabilidad; ii) los gastos no subvencionables con arreglo a normas nacionales [artículo 56, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 1083/2006]; y iii) otros gastos no presentados para cofinanciación. N.B.: La fecha de inicio de la subvencionabilidad de los gastos es, o bien la fecha de recepción por parte de la Comisión del proyecto de programa operativo, o bien el 1 de enero de 2007, la que sea anterior

Cuadro 19: Solicitudes de desembolso Fondos de Cohesión 07/13

(en miles de euros)

Solicitud de Desembolso	Fecha Solicitud	Importe Solicitud	Solicitudes anteriores	Acumulado
C-GA-0210	28/09/2010	1.566	0	1.566
C-GA-0310	29/04/2011	461	1.566	2.027
C-GA-0410	05/10/2011	6.623	2.027	8.650
C-GA-0510	15/01/2013	2.131	8.650	10.781
C-GA-0810	17/10/2013	-3	10.781	10.778
C-GA-0910	13/11/2013	8	10.778	10.786
C-GA-1010	20/02/2015	2.545	10.786	13.331

Los ingresos procedentes de los Fondos de Cohesión 2007-2013 para financiar el proyecto "Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira. Fase II" ascendieron a 8.628 miles de euros, el 65% de los gastos elegibles certificados, que fueron transferidos por la Dirección General del Tesoro (DGT) a la APAC en las fechas y por los importes que figuran a continuación:

Cuadro 20: Fondo de Cohesión 2007-2013

(en miles de euros)

Operación	Ayuda certificada	Importes compensados	Importe transferido	Fecha pago Tesoro	Acumulado por años
GA-0210	1.253		1.253	14/04/2011	1.621
GA-0310	368		368	30/11/2011	
GA-0410	5.299		5.299	29/03/2012	5.299
GA-0510	1.705		1.702	08/04/2014	1.708
GA-0810	-3		0		
GA-0910	6		6		
TOTAL	8.628		8.628		8.628

El Tribunal de Cuentas Europeo (TCE), tras la visita de control llevada a cabo en junio de 2015 en las nuevas instalaciones portuarias dentro de la "Auditoría de Gestión de la estrategia y las inversiones del transporte marítimo de mercancías cofinanciadas con los fondos de la UE", comprobó que las obras habían concluido a finales de 2011 y que las primeras operaciones comerciales del puerto tuvieron lugar en octubre de 2012 y consideró que, aunque se habían adjudicado varias concesiones, el nivel de actividad del puerto exterior era limitado (en junio de 2015, solo un 10 % aproximado de la superficie total disponible se encontraba sujeto a concesión) y no toda estaba operativa, debido a que los concesionarios aún estaban construyendo instalaciones de almacenamiento. Las operaciones que se estaban desarrollando afectaban a la carga sólida (carbón, cemento, escorias y grano) gestionadas por dos operadores que estaban trasladando gradualmente sus actividades del puerto interior al exterior. El tráfico total gestionado en Punta Langosteira en el ejercicio 2014 fue de 237.153 Tm.

El TCE también vino a manifestar que, a pesar de que uno de los principales objetivos era la seguridad, el proyecto se había iniciado sin disponer de un compromiso oficial de la contraparte principal, la petrolera, propietaria de la refinería próxima. La APAC no firmó hasta 2013 el acuerdo

con la citada empresa petrolífera para trasladar la terminal destinada a la carga líquida del puerto Interior A Coruña al puerto exterior (Langosteira). Además, el acuerdo solo abarca el traslado del petróleo, el producto más peligroso, que representa el 60% del tráfico total de carga líquida relacionado con la refinería, traslado que debe aplicarse de forma gradual y solo a partir de 2018; para el 40% restante, formado principalmente por exportaciones de productos procedentes de la refinería, las negociaciones siguen en curso y no se ha fijado una fecha concreta para el traslado a Langosteira. El acuerdo prevé que el puerto exterior gestionará un mínimo anual de 1.000.000 Tm de petróleo a partir de abril de 2018.

La conclusión fue que 10 años después del inicio de las obras y más de 4 años después de su finalización, aún no se había logrado el objetivo principal del proyecto. El petróleo y los productos petrolíferos refinados seguirán transportándose durante bastantes años a través de un conducto que une el puerto Interior con la refinería y que pasa por debajo de la ciudad.

En lo relativo a la Intermodalidad y a las conexiones con la zona interior, se está construyendo una carretera rápida que une el puerto con la red principal de autovías. Por el contrario, la conexión ferroviaria, considerada esencial para el futuro desarrollo del puerto exterior, no ha avanzado significativamente y sigue en fase preparatoria. La APAC espera que las obras den comienzo en 2018 para entrar en funcionamiento en 2021, es decir, diez años después de la finalización del puerto exterior. La financiación para un presupuesto estimado de 120.000 miles de euros procederá de la APAC y la solicitud de fondos europeos para este proyecto no fue seleccionada. La financiación tampoco fue incluida en las asignaciones iniciales del Fondo de Accesibilidad Portuario, lo que supone riesgos adicionales a la finalización a tiempo de la conexión ferroviaria y, por consiguiente, al crecimiento del puerto.

III.4.4.c) Crédito del BEI

Al objeto de complementar la financiación de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, la APAC presentó al BEI una solicitud de un crédito por un importe de 130.000 miles de euros, que el BEI estimó al considerar que la financiación del Proyecto entraba en el marco de su misión. El crédito se formalizó en cuatro tramos, el primero por un importe de 50.000 miles el 28 de noviembre de 2006, el segundo por importe de 40.000 miles los días 1 y 2 de diciembre de 2008, el tercer tramo de 20.000 miles el 25 de noviembre de 2009 y el cuarto tramo por 20.000 miles el 16 de julio de 2010.

El acuerdo del BEI, de 18 de julio de 2006, que aprobó la operación de crédito a favor de la APAC estableció, además de la cuantía máxima de la línea de crédito, las siguientes condiciones principales: el tipo de interés aplicable y las condiciones financieras, que eran las aplicadas ordinariamente en las operaciones aprobadas por el BEI para proyectos ejecutados en el Estado Español, que se determinaron en las cláusulas contractuales (el plazo de desembolso de hasta 48 meses a contar desde la firma del contrato; tramos mínimos de 25.000 miles de euros; el período de amortización de 25 años).

Adicionalmente, el BEI estableció otras condiciones específicas de carácter no financiero, como informar sobre la evolución de la posible construcción de un centro multiuso para la interpretación y salvaguarda de la herencia arqueológica recogida en el castro de Cociñadoiro y la preservación de la riqueza medioambiental del entorno de las nuevas instalaciones Portuarias en Punta Langosteira, la creación de una oficina de información permanente en la que el público interesado pueda obtener información sobre los planes de desarrollo urbanístico de los terrenos del actual puerto que se planean desocupar, también debía informar sobre los acuerdos que se suscriban para el desmantelamiento del poliducto existente y la construcción de uno nuevo desde las nuevas instalaciones portuarias y sobre la documentación relativa al impacto medioambiental del diseño

final del proyecto de construcción del nuevo poliducto y sobre los accesos terrestres, una vez adjudicados los contratos¹⁴.

Esta operación de crédito por 130.000 miles de euros se articuló dentro de la limitación del endeudamiento acordada el 13 de septiembre de 2006 por la APAC, por un importe máximo de 384.036 miles, considerando la suma de pasivo corriente y pasivo no corriente y excluyendo las provisiones a largo plazo.

Para los tramos y los desembolsos se cumplieron los requisitos establecidos en el expositivo de cada contrato que incorporó, entre otras condiciones, para cada desembolso, que desde PE se certificase que el importe se encontraba dentro de los límites de endeudamiento establecidos para PE y las AP en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPG) de cada ejercicio, así como la confirmación de que la inversión objeto de financiación estaba incluida en el programa de inversiones.

Cuadro 21: Tramos de desembolso y tipo de interés

(en miles de euros)

	Fecha de la firma	Fecha de desembolso	Importe	Primer vencimiento	Último vencimiento	Plazo / Carencia.		tipo	interés
Tramo A1	28/11/06	11/12/07	12.900	11/12/13	11/12/2032	25	5	(1)	4,235%
Tramo A2		18/12/08	37.100	26/01/13	26/07/2031	25	5	(2)	Eu 3M + 0,136%
Tramo A			50.000						
Tramo B1	01/12/08 02/12/08	18/12/08	8.900	18/12/14	19/12/2033	25	5	(2)	Eu 3M + 0,136%
Tramo B2		22/07/09	31.100	22/07/15	24/07/2034	25	5	(2)	Eu 3M + 0,738%
Tramo B			40.000						
Tramo C1	25/11/09	11/12/09	16.900	11/12/15	11/12/2034	25	5	(2)	Eu 6M + 0,420%
Tramo C2		17/12/10	3.100	27/12/16	17/12/2035	25	5	(1)	2,071%
Tramo C			20.000						
Tramo D	16/07/10	21/12/10	20.000	21/12/16	21/12/2035	25	5	(3)	Eu 6M + 0,002%
Tramo D			20.000						
TOTAL			130.000						

(1) tipo fijo revisable

(2) tipo variable con diferencial fijo a vencimiento

(3) tipo variable con diferencial fijo revisable

¹⁴ Párrafo revisado como consecuencia de las alegaciones

Cuadro 22: Plazos de vencimiento del crédito BEI

(En miles de euros)

Importe Vencimiento	Tramo A1	Tramo A2	Tramo B1	Tramo B2	Tramo C1	Tramo C2	Tramo D	TOTAL
	12.900	37.100	8.900	31.100	16.900	3.100	20.000	130.000
2013	645							645
2014	645	1.855	445	0	0	0	0	2.945
2015	645	1.855	445	1.555	845	0	0	5.345
2016	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	6.500
2017	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	6.500
2018	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	6.500
2019	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	6.500
2020	645	1.855	445	1.555	845	155	1.000	6.500
Años siguientes	7.740	24.115	5.785	21.770	11.830	2.325	15.000	88.565
Total	12.900	37.100	8.900	31.100	16.900	3.100	20.000	130.000

Al cierre del ejercicio 2015, la deuda con entidades de crédito recogida en el pasivo no corriente del balance, cuya finalidad es la financiación de las nuevas instalaciones portuarias, ascendía a 114.565 miles de euros (121.065 miles en 2014) y corresponde íntegramente al crédito del BEI, ya dispuesto en su totalidad.

Cuadro 23: Intereses del crédito BEI

Ejercicio	miles de euros
2009	1.540
2010	1.666
2011	2.259
2012	1.867
2013	1.012
2014	999
2015	457
TOTAL	9.800

El tipo de interés medio de las deudas a largo plazo con entidades de crédito a 31 de diciembre de 2015 era el 1,12% (2,13% en 2014), incluido el efecto de la cobertura de tipos de interés. La deuda con el BEI con vencimiento en 2016 por 6.500 miles de euros y los intereses financieros devengados pendientes de pago al cierre del ejercicio 2015 por importe de 46 miles (63 miles en 2014), se encontraban recogidos en el pasivo corriente del balance.

III.4.4.d) Crédito PE

PE aprobó el 13 de julio de 2011 una operación de crédito a la APAC por importe de 250.000 miles de euros, para atender al pago de parte de los trabajos de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, así como a los nuevos requerimientos económicos sobrevenidos. El crédito tiene una duración máxima de 40 años, diferenciados en dos plazos: un período inicial de carencia de amortización del principal de 10 años, en el que se devengarán y liquidarán los intereses correspondientes y un período de amortización de los 30 años restantes, durante el que la APAC tendrá que devolver el crédito con los intereses que se devenguen. Las amortizaciones del crédito

se llevaran a efecto mediante el pago de sesenta cuotas, iguales y consecutivas, con carácter semestral, hasta su total amortización, siendo la primera de ellas el 31 de diciembre de 2021.

Esta operación de financiación se cubrió, por una parte, mediante una operación de crédito suscrita con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) por un importe máximo de 130.000 miles de euros y, por otra, una mediante una aportación del MF a PE en 2011 por 41.000 miles de euros, adicionalmente, el CM autorizó al MF a adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros para financiar a PE el coste adicional de la ampliación del puerto exterior de Punta de Langosteira con aportaciones de 41.000 miles de euros anuales en los ejercicios 2012 a 2015 y de 45.000 miles en 2016. Pero, como consecuencia de la declaración de no disponibilidad de créditos establecida por acuerdo del CM el 13 de julio de 2012, se declararon indisponibles 37.500 miles en los créditos del MF para aportaciones patrimoniales a PE, las aportaciones para financiar las obras quedaron reducidas en un 50% en 2012 y no se incluyeron en el Presupuesto del MF para 2013. Posteriormente, con el objeto de mantener la viabilidad de la operación y poder atender a la totalidad de los compromisos pendientes por los créditos suscritos con el ICO, el 6 de septiembre de 2013 el CM autorizó al MF a adquirir compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros para atender al crédito de PE.

La APAC asumió el compromiso de destinar los fondos obtenidos de PE a la financiación de las obras del proyecto de puerto exterior de A Coruña en Punta Langosteira, así como a los nuevos requerimientos económicos sobrevenidos que se materializan en los costes asociados al proyecto modificado de la obra más la revisión de precios correspondiente al mencionado proyecto modificado. Del total del crédito de PE, la APAC podía destinar a este concepto un importe de hasta 105.000 miles de euros; los costes asociados a la construcción de la galería para tuberías y el pantalán para atraque de buques tanque, del total del crédito, podía destinar hasta 60.000 miles; los costes vinculados a la realización de las obras necesarias de acondicionamiento de la dársena del nuevo puerto exterior para poder recibir tráficos fundamentalmente de graneles sólidos, en un escenario de corto plazo, para lo que podía destinar una cantidad máxima de 20.000 miles; los costes asociados a los gastos e inversiones necesarias para la revisión de las concesiones para su traslado a la nueva dársena portuaria, por un importe máximo de 65.000 miles de euros. El resumen de los gastos a financiar con el crédito fueron los siguientes:

Cuadro 24: Actuaciones a financiar con el crédito de Puertos del Estado

(en miles de euros)

	Actuación	Importe máximo del crédito
1	Costes asociados al proyecto Modificado de la obra en el Puerto exterior de Coruña en Punta Langosteira. Fases I y II, más la revisión de precios que le corresponda al mencionado proyecto modificado	105.000
2	Costes vinculados a la construcción de la galería para tuberías y el pantalán para atraque de buques tanque.	60.000
3	Costes vinculados a la realización de las obras necesarias de acondicionamiento de la dársena del Puerto Exterior para poder recibir tráficos, esencialmente de graneles sólidos, en un escenario de corto plazo.	20.000
4	Costes asociados a los gastos e inversiones necesarias para la revisión de las concesiones a los efectos de su traslado a los espacios de la nueva dársena portuaria	65.000
		250.000

PE podía realizar cuantas auditorias considerase necesarias para comprobar el destino dado a los fondos y, en todo caso, haría una liquidación de la obra para verificar la aplicación de los fondos a la finalidad prevista. Los fondos no aplicados a la finalidad debían ser reintegrados a PE en el plazo de un mes desde la finalización de la obra o desde la recepción por parte de la APAC de un informe de auditoría en el que se cuantificasen los mismos.

Si una vez realizadas las inversiones previstas en los puntos 1, 2, y 3 hubiera algún remanente financiero, podría destinarse a la financiación de los traslados contemplados en el punto 4, para aplicar cualquier remanente a un concepto distinto del descrito sería necesario un informe favorable de la Comisión de Seguimiento (CS) del Convenio de Normalización Financiera (CNF) suscrito al efecto, que lo elevaría al Consejo de Administración de la APAC y al Consejo Rector de PE, requiriéndose la aprobación de ambos órganos para su aplicación al concepto propuesto.

La disposición y la facilitación de los fondos se dividió en tres tramos por los siguientes importes: el Tramo I por 170.000 miles de euros, el Tramo II por 40.000 miles y el Tramo III por 40.000 miles. El tipo de interés es variable resultante de adicionar al Euribor a seis meses un diferencial del 2,30% durante el periodo de carencia al Tramo I y del 0,10% a los Tramos II y III, siendo este último diferencial aplicable durante el plazo de amortización para todos los tramos. Las liquidaciones de intereses tienen una periodicidad semestral. Las solicitudes de disposición de los fondos correspondientes a los Tramos II y III, debían ir acompañadas de un informe favorable del Presidente de la Comisión de Seguimiento del Plan de Normalización Financiera. Cumplidas las condiciones establecidas para la disposición de los fondos en cada tramo, la APAC recibiría en el plazo máximo de siete días desde la solicitud los fondos solicitados mediante su ingreso en cuenta bancaria.

La formalización de este crédito permitió a la APAC la cancelación de otras tres operaciones de crédito a corto plazo contratadas con tres entidades financieras por importe de 56.000 miles de euros, que fueron utilizados como operación puente para poder atender a los pagos de las obras.

En el marco del plan de empresa de 2012 se acordó modificar el contrato de crédito entre la APAC y PE para fijar expresamente el destino de las disposiciones pendientes, 40.000 miles de euros en 2013 y 40.000 miles 2014, pero condicionado a la materialización de un acuerdo de financiación de los costes de traslado al puerto exterior de la terminal con la empresa petrolera, que quedó materializado en octubre de 2013. Al cierre del ejercicio 2012 se habían dispuesto 170.000 miles de euros y, en el plan de empresa de 2014, la APAC decidió minorar en 50.000 miles el importe máximo del contrato de crédito y trasladar a 2015 y 2016 los desembolsos pendientes. Dentro de los acuerdos, a propuesta de la APAC, se llegó al compromiso con PE de efectuar una disposición máxima de 200.000 miles. En consecuencia, de los desembolsos pendientes por importe de 70.000 miles, sólo se dispondría de 20.000 miles. Este acuerdo se perfeccionó en el plan de empresa 2015, conviniendo la APAC y PE la citada reducción y la modificación correspondiente en el CNF, que se suscribió el 23 de abril de 2015¹⁵.

En el ejercicio 2014, el acuerdo alcanzado entre PE y la APAC posibilitó la minoración de 50.000 miles de euros sobre la cifra de endeudamiento máximo previsto, al estimar que esta minoración era plenamente compatible con la ejecución de la obra del dique Oeste y con el resto de las inversiones pendientes para la plena operatividad de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira. A los efectos del control de la CS del CNF, la rebaja del endeudamiento, hasta un máximo de 200.000 miles de euros, necesitó adecuar los términos de las condiciones y las cuantías de las inversiones por naturaleza a afrontar con esta financiación, por lo que se ajustó el importe y el destino de los gastos a financiar a las nuevas cuantías, según el siguiente detalle:

¹⁵ Párrafo aclarado como consecuencia de las alegaciones.

Cuadro 25: Crédito de Puertos del Estado

(en miles de euros)

	Actuaciones a financiar	Distribución según el Contrato de crédito	Distribución según modificación aprobada en el Plan de empresa de 2014
1	Costes asociados al proyecto Modificado de la obra en el Puerto exterior de Coruña en Punta Langosteira fases I y II, más la revisión de precios.	105.000	119.775
2	Costes vinculados a la construcción de la galería para tuberías y el pantalán para atraque de buques tanque.	60.000	21.000
3	Costes vinculados a la realización de las obras necesarias de acondicionamiento de la dársena del Puerto Exterior para poder recibir tráficós, esencialmente de graneles sólidos	20.000	27.400
4	Costes asociados a los gastos e inversiones necesarios para la revisión de las concesiones a los efectos de su traslado a los espacios de la nueva dársena portuaria	65.000	31.575
	Comisión de apertura		250
	TOTAL	250.000	200.000

Finalmente, en el plan de empresa de 2015 también se fijaron los desembolsos pendientes para los ejercicios 2015 y 2016 de los Tramos II y III en 10.000 y 20.000 miles de euros, respectivamente, que, junto a los 170.000 miles ya desembolsados del Tramo I, completarían el importe del crédito con PE. Al cierre del ejercicio 2015, el crédito no había sido desembolsado íntegramente, habiéndose dispuesto de 180.000 miles en tres desembolsos, el último de ellos en el ejercicio 2015 por importe de 10.000 miles.

III.4.4.e) Convenio de Normalización Financiera

La evolución del endeudamiento en el periodo 2011-2015 de la APAC se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 26: Evolución del endeudamiento en el período 2011-2015

(en miles de euros)

	2011	2012	2013	2014	2015
PASIVO NO CORRIENTE	300.464	299.831	296.934	291.622	295.127
Deudas con Entidades de Crédito	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
Deudas con Empresas del Grupo y Asociadas	169.753	169.759	169.767	169.775	179.784
Otras	711	717	757	782	778
PASIVO CORRIENTE	15.768	13.667	13.401	11.919	20.103
Deudas con Entidades de Crédito.	212	735	3.038	5.408	6.546
Proveedores de Inmovilizado	13.631	3.471	5.190	2.828	8.113
Otros pasivos financieros	23	939	890	988	845
Cuentas a pagar Empresas del Grupo	58	4.690		14	200
Otras Cuentas a pagar	1.844	3.832	4.283	2.681	4.399
TOTAL PASIVOS FINANCIEROS	316.232	313.498	310.335	303.541	315.230

Fuente: Elaboración propia con los datos de las Memorias Anuales

Ante la delicada situación financiera en la que se encontraba la AP en el año 2011, como consecuencia de haber necesitado mayor financiación externa para la ejecución de las obras de las nuevas instalaciones portuarias y con el fin de que recuperase una situación de equilibrio patrimonial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 del Real Decreto Legislativo (RDL) 2/2011, PE y la APAC suscribieron un CNF en el que se determinaron unas medidas de control que habían de ser supervisadas por una CS creada al efecto. En la misma fecha del contrato de crédito con PE, ambas entidades suscribieron el CNF. El Consejo de Administración de la APAC, en su sesión celebrada el 15 de julio de 2011, prestó su conformidad tanto a la operación de crédito con PE, como al CNF y a la constitución de la CS.

A los efectos del convenio, se entendió por endeudamiento, la suma de las partidas del balance, acordes con la estructura de presupuesto de 2011, pasivo no corriente (excepto las provisiones a largo plazo) y la totalidad del pasivo corriente. Entre los aspectos más relevantes del CNF destaca, el compromiso de la APAC de no superar el nivel de endeudamiento que se reflejó en el presupuesto del ejercicio 2011, que ascendía a 309.036 miles de euros, incrementado en 75.000 miles, por lo que el endeudamiento total nunca debía superar los 384.036 miles. En el CNF se estableció que si excepcionalmente fuera preciso cualquier incremento de ese nivel de endeudamiento, debía ser propuesto por la CS a la APAC y a PE, para su aprobación.

La APAC también adquirió el compromiso de aplicar los coeficientes del 1,3 a las tasas al buque, pasaje y mercancía o el máximo que les corresponda en función de su rentabilidad, con la intención de obtener los mayores ingresos tributarios posibles. Asimismo, debía reducir su endeudamiento en 125.000 miles de euros entre los años 2015 a 2019. Este compromiso exigía la generación de recursos propios, entre los que debían incluirse los generados por la explotación portuaria y por las enajenaciones de los suelos desafectados de los usos portuarios. El 11 de septiembre de 2011 se levantó el acta de constitución de la CS.

A lo largo del periodo 2011-2015, la APAC no ha superado la cifra de endeudamiento estipulada en el CNF, habiendo experimentado un descenso entre 2011 y 2014 de 80.495 miles de euros sobre el importe presupuestado, por el contrario, en el ejercicio 2015, la deuda de la APAC se incrementó en 11.689 miles, respecto de la cifra de 2014, habiendo experimentado en el periodo una disminución, en términos netos, de 68.806 miles sobre el nivel máximo previsto en 2011, por lo que, en términos reales, la APAC amortizó deuda por 6.194 miles. Los dos cuadros siguientes muestran el desglose de las fuentes del endeudamiento computables y su variación en el periodo 2011-2015.

Cuadro 27: Evolución del endeudamiento computable

(en miles de euros)

AUTORIDAD PORTUARIA DE LA CORUÑA	PPTO 2011	EJERCICIO				
		2011	2012	2013	2014	2015
B) PASIVO NO CORRIENTE	305.681	300.464	299.831	296.934	291.622	295.127
II. Deudas a largo plazo.	130.681	130.711	130.072	127.167	121.847	115.343
1. Deudas con entidades de crédito.	130.000	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo						
3. Otras deudas a largo plazo.	681	711	717	757	782	778
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	175.000	169.753	169.759	169.767	169.775	179.784
C) PASIVO CORRIENTE	3.355	15.768	13.667	13.401	11.919	20.103
III. Deudas a corto plazo.	2.014	13.866	5.145	9.118	9.224	15.504
1. Deudas con entidades de crédito. (1)		212	735	3.038	5.408	6.546
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	1.959	13.631	3.471	5.190	2.828	8.113
3. Otros pasivos financieros	55	23	939	890	988	845
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.		58	4.690		14	200
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	1.341	1.844	3.832	4.283	2.681	4.399
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	941	998	1.091	844	669	2.115
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones						
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	400	846	2.741	3.439	2.012	2.284
TOTAL DEUDA	309.036	316.232	313.498	310.335	303.541	315.230
INCREMENTO APROBADO POR EL CONVENIO DE NORMALIZACIÓN FINANCIERA	75.000					
TOTAL DEUDA COMPUTABLE	384.036	316.232	313.498	310.335	303.541	315.230

Fuente: Cuentas anuales y presupuesto 2011

(1) Las deudas con entidades de crédito recogidas en el pasivo corriente del balance, corresponden a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones con vencimiento en cada ejercicio y a los intereses financieros devengados pendientes de pago al cierre del ejercicio, materializándose los mismos en función de los plazos fijados en sus respectivos contratos.

Cuadro 28: Variación del endeudamiento computable en el periodo 2011-2015

(en miles de euros)

EVOLUCIÓN DE LA DEUDA	2015 - PPTO 2011	DIFERENCIA ENTRE LA DEUDA DE CADA EJERCICIO Y LA DE 2011				
		PPTO 2011 - 2011	2012- 2011	2013 - 2011	2014- 2011	2015 - 2011
B) PASIVO NO CORRIENTE	-10.554	5.217	-633	-3.530	-8.842	-5.337
II. Deudas a largo plazo.	-15.338	-30	-639	-3.544	-8.864	-15.368
1. Deudas con entidades de crédito.	-15.435		-645	-3.590	-8.935	-15.435
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo						
3. Otras deudas a largo plazo.	97	-30	6	46	71	67
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	4.784	5.247	6	14	22	10.031
C) PASIVO CORRIENTE	16.748	-12.413	-2.101	-2.367	-3.849	4.335
III. Deudas a corto plazo.	13.490	-11.852	-8.721	-4.748	-4.642	1.638
1. Deudas con entidades de crédito. (1)	6.546	-212	523	2.826	5.196	6.334
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	6.154	-11.672	-10.160	-8.441	-10.803	-5.518
3. Otros pasivos financieros	790	32	916	867	965	822
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.	200	-58	4.632	-58	-44	142
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	3.058	-503	1.988	2.439	837	2.555
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	1.174	-57	93	-154	-329	1.117
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones						
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	1.884	-446	1.895	2.593	1.166	1.438
DIFERENCIAS REALES	6.194	-7.196	-2.734	-5.897	-12.691	-1.002
DIFERENCIA ENTRE LA DEUDA DE CADA EJERCICIO Y LA DEL PRESUPUESTO 2011 INCREMENTADA			-70.538	-73.701	-80.495	-68.806

(1) Las deudas con entidades de crédito recogidas en el pasivo corriente del balance, corresponden a la deuda con el Banco Europeo de Inversiones con vencimiento en cada ejercicio y a los intereses financieros devengados pendientes de pago al cierre del ejercicio, materializándose los mismos en función de los plazos fijados en sus respectivos contratos.

En el CNF se acordó que dejaría de tener efecto cuando la deuda de la APAC con PE esté totalmente amortizada y la relación entre el patrimonio neto y el endeudamiento computable sea igual o superior a 2. Durante el periodo 2011-2015, la ratio entre el patrimonio neto y los pasivos computables, tal como indica el siguiente cuadro, si bien ha mejorado desde principios del ejercicio 2011, en el que la proporción era del 1,19, se ha mantenido en torno al 1,65, pero por debajo de 2, por lo que la situación financiera de la APAC sigue siendo delicada, ya que sigue soportando un volumen excesivo de endeudamiento, siendo más del 90% de la deuda, a largo plazo, lo que condiciona el futuro desarrollo inversor del puerto de A Coruña.

Cuadro 29: Evolución de la deuda computable y del patrimonio neto

(en miles de euros)

	PPTO 2011	EJERCICIO				
		2011	2012	2013	2014	2015
A) PATRIMONIO NETO	455.362	508.507	511.255	518.418	515.720	525.882
A-1.1 FONDOS PROPIOS	191.518	224.826	226.879	226.157	221.901	220.733
I. Patrimonio	141.520	141.520	141.520	141.520	141.520	141.520
V. Resultados de los ejercicios anteriores	46.604	66.052	83.306	85.359	84.636	80.381
VII. Resultados del ejercicio	3.394	17.254	2.053	-722	-4.255	-1.168
A-1.2 AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR		-1.515	-2.045	-1.418	-1.000	-369
II. Operaciones de cobertura		-1.515	-2.045	-1.418	-1.000	-369
A-1.3 SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	263.844	285.196	286.421	293.679	294.819	305.518
B) PASIVO NO CORRIENTE	305.681	300.464	299.831	296.934	291.622	295.127
II. Deudas a largo plazo.	130.681	130.711	130.072	127.167	121.847	115.343
1. Deudas con entidades de crédito.	130.000	130.000	129.355	126.410	121.065	114.565
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo						
3. Otras deudas a largo plazo.	681	711	717	757	782	778
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	175.000	169.753	169.759	169.767	169.775	179.784
C) PASIVO CORRIENTE	3.355	15.768	13.667	13.401	11.919	20.103
III. Deudas a corto plazo.	2.014	13.866	5.145	9.118	9.224	15.504
1. Deudas con entidades de crédito.		212	735	3.038	5.408	6.546
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	1.959	13.631	3.471	5.190	2.828	8.113
3. Otros pasivos financieros	55	23	939	890	988	845
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.		58	4.690		14	200
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	1.341	1.844	3.832	4.283	2.681	4.399
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	941	998	1.091	844	669	2.115
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones						
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	400	846	2.741	3.439	2.012	2.284
TOTAL DEUDA	309.036	316.232	313.498	310.335	303.541	315.230
INCREMENTO APROBADO POR EL CONVENIO DE NORMALIZACION FINANC.	75.000					
TOTAL DEUDA COMPUTABLE	384.036	316.232	313.498	310.335	303.541	315.230

(en miles de euros)

	PPTO 2011	EJERCICIO				
		2011	2012	2013	2014	2015
RATIO: PATRIMONIO NETO/ TOTAL DEUDA COMPUTABLE	1,19	1,61	1,63	1,67	1,70	1,67

Fuente: Cuentas Anuales y Presupuesto para el año 2011

IV.- CONCLUSIONES

La Autoridad Portuaria de A Coruña ha venido desarrollando, a lo largo de un periodo de 7 años, las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, cuyo objetivo principal era resolver los problemas medioambientales, de seguridad y de falta de capacidad de ampliación del puerto interior. El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II del Puerto Exterior de Punta Langosteira, durante el ejercicio 2012 se realizó la recepción de las obras y el inicio de la puesta en funcionamiento de las instalaciones (subapartado III.2).

A. En relación con el análisis de la planificación y las desviaciones de costes y de tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos.

Primera.- Los criterios para fijar prioridades en la asignación de los recursos se adoptan por las Autoridades Portuarias de forma consensuada con Puertos del Estado como coordinador del Sistema Portuario. Estas prioridades han de estar fundamentadas en la adecuación de las infraestructuras portuarias para satisfacer la demanda de tráficos previstos en un horizonte temporal a largo plazo. Con esta premisa, las AP y PE realizan cada año una valoración bianual de la previsión de tráficos de cara a programar las necesidades, que se refleja en los planes de inversión. La finalidad es acometer las inversiones con un criterio de racionalidad en el gasto y evitar sobreinversiones en activos fijos (subapartado III.1).

La evolución del tráfico del puerto de A Coruña había seguido un patrón similar al de otros puertos españoles, que había mantenido con escasas fluctuaciones las cifras de actividad de la década de los años 80. Por tanto, la ampliación del puerto no obedeció únicamente a razones imputables a las necesidades del tráfico, ya que disponía de una reserva de capacidad que le permitiría atender a los crecimientos previsibles a corto plazo. Aun así, los argumentos que justificaron la necesidad de unas nuevas instalaciones portuarias se fundamentaron en el agotamiento de los espacios del puerto interior, en riesgos físicos y medioambientales y en el conflicto puerto-ciudad (subapartado III.1)¹⁶.

Segunda.- Entre 1995 y 1996 la APAC llevó a cabo el estudio previo de alternativas para la ubicación de las nuevas instalaciones y en 1997 realizó los estudios de viabilidad económico-financiera que previeron las fuentes de financiación para afrontar la ejecución del proyecto de construcción del puerto exterior en Punta Langosteira, la principal provendría de la enajenación de los terrenos que se liberarían como consecuencia del traslado de parte de las instalaciones del puerto interior (San Diego y muelle petrolero, por una parte, y Calvo Sotelo y Batería, por otra), mediante esta operación se obtendrían entre 220.000 y 238.000 miles de euros. Otras fuentes de financiación procederían de la capacidad de generación de fondos de la APAC, tanto durante el período de ejecución de las obras con los tráficos previstos en el período 2003-2013, que supondría una generación entre 85.000 y 90.000 miles, como con los tráficos futuros en el período 2013-2026, entre 75.000 y 80.000 miles; la puesta en marcha de unas instalaciones generadoras de energía eólica aportarían entre 700 y 4.000 miles. Con todo lo anterior se estimó obtener entre 390.000 y 430.000 miles de euros, suficiente para hacer frente a la construcción del puerto exterior, sin contar con la posibilidad de recibir fondos extrapresupuestarios, como Fondos de Cohesión, lo que reforzaría la viabilidad del proyecto. El coste global se cuantificó en 630.500 miles de euros, que incluía el gasto por las expropiaciones, el de rescate de concesiones, el traslado desmantelamiento y descontaminación del suelo, el coste de los accesos terrestres y ferroviarios y el de licitación de la obra (subapartado III.1).

¹⁶ Revisado como consecuencia de las alegaciones.

La principal conclusión del informe de viabilidad económico-financiera fue que el puerto de A Coruña tenía la capacidad suficiente para generar los fondos necesarios para la construcción de las nuevas instalaciones de Punta Langosteira, considerando como fuente principal de ingresos la enajenación de terrenos del puerto interior (subapartado III.1).

Tercera.- En septiembre de 2009, el Presidente de la APAC informó al Consejo de Administración sobre la compleja situación de la financiación del puerto exterior, dado que las obras contratadas no conformaban una dársena totalmente operativa y era preciso completar el proyecto con otras actuaciones. El contrato se adjudicó por 370.000 miles de euros (IVA excluido) que, con los modificados y la revisión de precios, se había elevado a 589.000 miles (IVA excluido), las actuaciones complementarias previstas se estimaban en 200.000 miles (IVA excluido), lo que hacía un total de 789.000 miles de euros. La APAC disponía de las subvenciones de la UE por 268.000 miles y los 200.000 miles de la futura venta de terrenos del puerto interior, lo que hacía un total de 468.000 miles, pero con el inconveniente de que la enajenación de los activos se realizaría con posterioridad al pago de las inversiones. Este balance arrojó un déficit de 321.000 miles que la APAC tenía que financiar con recursos ajenos, entre los que ya contaba con un crédito de 130.000 miles del BEI. Además, debía obtener financiación adicional para poder atender a los pagos, 57.000 miles de euros en el año 2010 y 410.000 miles en el 2015, punta del endeudamiento, por lo que necesitaba un endeudamiento adicional de 283.000 miles para asegurar el equilibrio entre los cobros y los pagos (subapartado III.1).

Finalmente, la financiación de las obras del puerto exterior se ha realizado con Fondos de Cohesión mediante una ayuda de 257.540 miles de euros, para la Fase I y una de 8.628 miles, para la Fase II, con una operación de crédito del Banco Europeo de Inversiones por importe de 130.000 miles y, adicionalmente, en el año 2011, Puertos del Estado tuvo que conceder otro crédito a la APAC, por una cuantía máxima de 250.000 miles de euros, para poder atender parte de los trabajos correspondientes a la construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (epígrafe III.4.4).

Cuarta.- A la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización ninguno de los terrenos que se iban a enajenar para financiar las obras había sido desafectado, se encontraban pendientes la aprobación definitiva de la desafectación del Muelle Batería de la zona de servicio portuaria y la tramitación del plan especial de transformación de los sectores de Batería y Calvo Sotelo. En todo caso, debido a la situación derivada de la crisis económica y financiera, así como del escenario del mercado inmobiliario, la programación de las enajenaciones de los activos se ha redimensionado en el tiempo a la espera de que mejoren las condiciones de mercado y procuren el mantenimiento de los flujos de efectivo estimados, que se ha proyectado en el entorno del período 2016-2019 (epígrafe III.4.4).

Quinta.- A partir del ejercicio 2008, la APAC procedió a realizar una proyección económica más ajustada a la prevista en el plan de empresa 2004 y consideró que no había perspectivas satisfactorias de desarrollo de tráfico de alto valor añadido, pero la creación del nuevo puerto exterior supondría el desarrollo de una zona logística que completaría la oferta de suelo industrial de cara a los operadores y clientes del puerto. Se previeron unos índices de crecimiento del 7% en el 2009, del 4% en 2010 y del 1,5% en 2011 y una evolución favorable de la cuenta de resultados basada en los índices de crecimiento anual de los ingresos de explotación del 5,9% en 2009, del 3,2% en 2010 y del 2,1% en 2011, que se justificó en el crecimiento de los tráfico portuarios y en los nuevos espacios de concesión a razón de 10.000 m² en 2009, 2.000 m² en 2010 y de 410.000 m² en 2011, en este último ejercicio por la incorporación de concesiones en las nuevas instalaciones portuarias de Punta Langosteira (epígrafe III.4.3).

Pese a la ampliación en m² de la superficie concesionable por la incorporación del puerto exterior, los ingresos en los ejercicios 2012-2014 fueron prácticamente los mismos que en el ejercicio 2010, de hecho en los ejercicios 2012 y 2014 fueron inferiores, en el ejercicio 2015 se ingresaron por la ocupación y el aprovechamiento del dominio público portuario 7.642 miles, frente a los 6.738 miles del ejercicio 2014, recuperando así los niveles de 2013. La evolución de tráficos e ingresos ha tenido un comportamiento paralelo y el importe neto de la cifra de negocios descendió desde el ejercicio 2008 hasta el ejercicio 2011 y, aunque repuntó en el ejercicio 2012, a lo largo de los años 2013 y 2014 continuó disminuyendo hasta situarse en el 2014 en los mismos niveles que en el ejercicio 2008, que no han sido superados hasta el ejercicio 2015. No obstante, la APAC ha venido realizando un gran esfuerzo en la contención y reducción de los costes, lo que ha motivado que tanto el margen bruto como el neto haya mejorado en estos ejercicios (epígrafe III.4.3).

Sexta.- Dada la delicada situación financiera en la que se encontraba la APAC, y con el fin de que recuperase una situación de equilibrio patrimonial, suscribió en el ejercicio 2011 con Puertos del Estado un Convenio de Normalización Financiera en el que se determinaron unas medidas de control, que han de ser supervisadas por una Comisión de Seguimiento creada al efecto. Entre los aspectos más relevantes del convenio, destaca el compromiso adquirido por la APAC de no superar un nivel de endeudamiento por encima de los 384.036 miles euros, y reducir entre los años 2015 a 2019 la cifra de endeudamiento en 125.000 miles de euros, mediante la amortización de créditos (epígrafe III.4.4.).

Entre 2011 y 2014 el endeudamiento de la APAC ha experimentado un descenso de 80.495 miles de euros, respecto del nivel máximo permitido, por el contrario en el ejercicio 2015 la deuda se incrementó en 11.689 miles, respecto de la cifra de 2014, habiendo experimentado una disminución, en términos netos, de 68.806 miles sobre el nivel máximo previsto en 2011 por lo que, en términos reales, la APAC amortizó deuda por 6.194 miles (epígrafe III.4.4).

Durante el periodo 2011-2015, la ratio entre el patrimonio neto y los pasivos computables, si bien ha mejorado desde principios del ejercicio 2011, en que la proporción era del 1,19, se ha mantenido en torno al 1,65, pero por debajo de 2, por lo que la situación financiera de la APAC sigue siendo delicada, ya que está soportando un volumen excesivo de endeudamiento, siendo más del 90% de la deuda a largo plazo, lo que condiciona el futuro desarrollo inversor del Puerto de A Coruña (epígrafe III.4.4).

En definitiva, las previsiones no se han cumplido, ni por lo que respecta a la financiación mediante la desafección y venta de los terrenos del puerto interior, ni en cuanto a la capacidad de generar fondos a través del aumento de los tráficos, ya que los niveles de tráficos de mercancías se han situado siempre por debajo de las cifras alcanzadas en el ejercicio 2008, que fueron 12.428 miles de Tm., no habiendo logrado conseguir los citados niveles en el ejercicio 2014, que generaron 11.611 miles de Tm; en el ejercicio 2015 el tráfico total de mercancías se elevó a 14.153 Tm, superando por primera vez las cifras alcanzadas en 2008 (subapartado III.1).

B. En relación al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Séptima.- La ejecución de las obras principales del puerto exterior en Punta Langosteira (Fase I y II) generó 99 contratos en el periodo 1997-2010, cuyo importe global de adjudicación ascendió a 465.545 miles de euros (IVA excluido). Aunque los contratos de mayor relevancia económica fueron adjudicados mediante concurso abierto, la APAC utilizó la contratación directa en 35

ocasiones, por 2.931 miles, y el procedimiento negociado sin publicidad, para 24 contratos valorados en 5.954 miles (subapartado III.2)¹⁷.

Parte de estas contrataciones dieron lugar a descertificaciones de gasto ante la UE, al no considerarlos gastos elegibles, por incumplimientos de la política comunitaria en materia de contratación relativos al procedimiento y forma de adjudicación en aquellos contratos que utilizó el procedimiento negociado sin publicidad, por los criterios de valoración que sirvieron de base para la adjudicación de ciertos contratos, no acordes con las directivas comunitarias, ni con la legislación de contratos públicos, o por la valoración económica fundamentada en torno al concepto de baja media, en vez de la oferta más barata (epígrafe III.4.4).

En julio de 2011, la APAC tuvo que emitir certificación negativa de gasto, por importe de 328 miles de euros, por las incidencias en determinados contratos observadas en el informe de control financiero emitido por la IGAE en marzo de 2009 (epígrafe III.4.4).

La UE cuantificó un ajuste negativo de 905 miles de euros, de los cuales 280 miles ya habían sido rectificadas en virtud del informe de control financiero de la IGAE, otros 212 miles no habían sido incluidos en las certificaciones de petición de fondos y los 413 miles restantes fueron objeto de la emisión de una certificación negativa de gasto.

En definitiva, del importe total de las certificaciones de gasto de la Fase I, que ascendió a 484.653 miles de euros, sólo se consideraron como gastos elegibles 417.030 miles, por tanto, la financiación real procedente de los Fondos de Cohesión, que ascendió a los 257.400 miles de euros coincidentes con el límite de la ayuda concedida, se situó en el 53% del total del gasto total certificado, frente al 71% inicialmente previsto (epígrafe III.4.4).

En junio de 2011, el Presidente de la APAC expresó la necesidad de cambiar de criterio respecto a la contratación de las asistencias técnicas y determinó que siempre que fuera posible se iban a acometer la elaboración y redacción de los proyectos de ejecución de las obras que se lleven a cabo, así como la dirección de obra y, en su caso, del control de las mismas con los técnicos propios, lo que supondría un importante ahorro de costes, así como una mayor calidad de los proyectos elaborados (epígrafe III.2.2).

Octava.- El contrato principal de las obras del proyecto de “Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira”, se licitó con un presupuesto base de 503.934 miles de euros y un plazo de ejecución de 96 meses, admitía una variante que podía modificar exclusivamente el diseño de las diferentes tipologías de cajones que constituyen la solución estructural de las partes de la obra correspondientes al morro del dique de abrigo, el martillo y el muelle de cajones. Y, a su vez, cada solución modificada debía cumplir las condiciones establecidas en el pliego. Aunque el pliego no permitía incremento de precio, el presupuesto de ejecución de la variante de la UTE, que resultó adjudicataria, ascendió a 506.333 miles de euros (IVA incluido), superando el presupuesto base de licitación, que se fijó en 503.934 miles, si bien al presentar la baja se situó por debajo del mismo, lo que afectó al principio de igualdad de trato y de transparencia (epígrafe III.2.1).

El 4 de noviembre de 2004 se reunió el Consejo de Administración de la APAC para aprobar la adjudicación del contrato, aplazándose la decisión porque surgieron dudas sobre la legalidad del acuerdo ya que no se disponía de la financiación que, no obstante, se tomó el 20 de diciembre adjudicándose el contrato a una UTE “obras” por un precio de 370.000 miles de euros (IVA excluido) y un plazo de ejecución de 78 meses (epígrafe III.2.1).

¹⁷ Modificado como consecuencia de las alegaciones

El personal de alta cualificación contemplado en la oferta de la UTE adjudicataria de las obras no tuvo presencia efectiva en la obra, los puestos fueron desempeñados por otros técnicos con menor experiencia y/o cualificación. También, se han detectado deficiencias en las pólizas de seguros que debían estar vigentes durante todo el período de ejecución de las obras y que vencieron antes de la finalización de los trabajos, como la de “todo riesgo construcción”, la UTE “obras” tampoco dispuso de las pólizas independientes que cubrieran la totalidad del período de ejecución de la obra del seguro de transportes (epígrafe III.2.1.)

En abril de 2009, la APAC remitió a PE una propuesta sobre la necesidad de redactar un proyecto modificado del contrato de ejecución de las obras. Las causas que motivaron esta modificación fueron un doble accidente acaecido en febrero de 2006 que obligó a modificar las condiciones de seguridad exigidas en la obra, las previsiones iniciales respecto al suministro de las canteras de los materiales necesarios para la construcción no se vieron corroboradas en la realidad, pues resultaron deficientes en cantidad y calidad, y otras mejoras sobre el proyecto inicial que fueron surgiendo como consecuencia de nuevos estudios y ensayos. En febrero de 2010, se aprobó la modificación del contrato por importe de 111.215 miles de euros, pero en las relaciones valoradas aparecen unidades como ejecutadas con cargo al proyecto inicial que, posteriormente, se imputaron al modificado. Desde que se produjo el accidente en febrero de 2006, la obra siguió avanzando durante la tramitación del modificado que culminó cuatro años más tarde (epígrafe III.2.1).

Finalmente, tras la concesión de una prórroga al contratista, las obras de las Fases I y II concluyeron el 28 de diciembre de 2011, habiendo abonado la APAC por este contrato 548.010 miles de euros (IVA excluido), de los que 78.730 miles correspondieron a la revisión de precios y 99.280 miles por las modificaciones del contrato principal, con una desviación del 27% respecto del precio de adjudicación (epígrafe III.2.1)¹⁸.

Novena.- Uno de los contratos principales que tramitó la APAC para la construcción de las nuevas instalaciones portuarias fue el contrato asistencia técnica para el control de las obras de construcción, con un presupuesto de licitación 7.976 miles de euros y un plazo de ejecución de 78 meses, cuya justificación se fundamentó en poder gestionar la obra técnicamente desde el inicio de la misma mediante un mayor control de las diferentes actuaciones y la supervisión y coordinación de los trabajos a ejecutar. El 7 de abril de 2005, se adjudicó el contrato a una UTE “asistencia técnica” por un importe de 5.909 miles de euros (IVA Incluido) y un plazo de 78 meses(epígrafe III.2.2).

El acta de apertura de ofertas, el informe de valoración y la propuesta de adjudicación de la Mesa de Contratación, no fueron suscritos por los representantes de PE. De la valoración de las ofertas se desprende que no se otorgó una puntuación equitativa, al menos para el “Coordinador del Control de Obra”. El contrato fue objeto de una corrección financiera por parte de la CE por importe de 509 miles de euros, porque consideró que el procedimiento de adjudicación adolecía de falta de transparencia (epígrafe III.2.2)¹⁹.

Décima.- En febrero de 2007 la APAC aprobó una modificación del contrato de asistencia técnica por importe de 1.129 miles de euros, el 19% del presupuesto de adjudicación, para integrar en el objeto la figura de la Dirección Facultativa de las obras que, hasta entonces, había sido ejercida por los técnicos de la AP. Pero, debido a que aparecieron críticas en la prensa local, a partir de enero de 2008 la dirección facultativa de las obras volvió a ser ejercida por un técnico de la APAC. El Presidente de la APAC afirmó que la modificación aprobada en febrero de 2007 tenía por finalidad

¹⁸ Revisado como consecuencia de las alegaciones

¹⁹ Modificado como consecuencia de las alegaciones

incrementar el precio del contrato de la UTE “asistencia técnica” para que pudiese subcontratar una asistencia a la Dirección de Obra (epígrafe III.2.2).

En la práctica, a través de esta modificación se renegó el contrato de asistencia técnica con la finalidad de que la empresa adjudicataria incorporase a su plantilla a un facultativo concreto y predeterminado, sin publicidad ni concurrencia. Aunque la APAC indica que fue un error formal denominar al facultativo como “Director de Obra”, pues su condición efectiva fue la de Director de Ejecución, se certificó y abonó desde el mes de abril de 2007 hasta la finalización del contrato, en diciembre de 2011, en concepto de Dirección Facultativa de las Obras 1.097 miles de euros (epígrafe III.2.2).

Decimoprimer.- Adicionalmente, en abril de 2009, el Presidente de la APAC adjudicó a la UTE “asistencia técnica” un contrato complementario por 599 miles de euros, importe que representa un 10% adicional sobre el precio del contrato principal y un plazo de ejecución de 33 meses, fundamentado en la necesidad de incluir unos trabajos de coordinación y gestión de flujos entre todos los entes implicados en la ejecución de las obras. Aunque la decisión de la APAC para adjudicar el contrato, mediante un procedimiento negociado sin previa convocatoria de licitación, se fundamentó en el art. 59.f) de la Ley 31/2007, de 30 de octubre, no se dio el supuesto previsto en la norma, pues no se trató de servicios adicionales, ni surgieron circunstancias imprevistas, dado que el objeto del contrato complementario se encontraba incluido en los pliegos que regían el contrato principal, por lo que el complementario careció de justificación (epígrafe III.2.2).

En definitiva, si bien el contrato principal se adjudicó por 5.909 miles de euros, con una baja del 26% sobre el precio de licitación, con posterioridad se tramitó el modificado con un adicional del 19% y un contrato complementario con otro 10% añadido, por lo que el coste final se elevó a 7.672 miles (epígrafe III.2.2).

Decimosegunda.- Entre 1997 y 2005 se adjudicaron 13 contratos por un importe global de 2.384 miles de euros, cuyo detalle se recoge en el ANEXO III, al mismo contratista en solitario, a sus filiales o en UTE mediante diversos procedimientos de contratación. Solamente 2 de estos contratos, por importe de 1.168 miles de euros, se adjudicaron por el procedimiento de concurso abierto, otros 7 contratos, que importaron 566 miles, fueron mediante adjudicación directa sin solicitud de otras ofertas, un contrato por un importe de 74 miles, se tramitó por el procedimiento de adjudicación directa, con petición de otras ofertas y otro por 313 miles por el procedimiento del concurso restringido. Para otros 2 contratos, por un importe global de 160 miles, no figura el sistema de adjudicación. Además en 4 expedientes no se formalizó el contrato, obligatorio, conforme las Reglas 13 1.b. y 25 de las Normas Generales de Contratación de PE y de las AP, para importes superiores a 15 miles de euros (epígrafe III.2.2).

El contrato para la redacción del pliego de bases para la licitación de las obras del proyecto constructivo de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, se adjudicó el 26 de febrero de 2004, con posterioridad a la aprobación del pliego que constituía la prestación objeto del contrato, que se produjo tres días antes de la adjudicación, por lo que se había ejecutado el objeto del contrato antes de la adjudicación (epígrafe III.2.2).

Adicionalmente, esta empresa fue contratada indirectamente a través de la UTE “obras” el 1 de abril de 2005 por importe de 2.558 miles de euros (IVA excluido), y se articuló en virtud del Pliego de Condiciones del contrato de las obras, que contempló entre los gastos exigibles al contratista los que la Dirección de Obra estimase necesarios para el adecuado desarrollo de sus funciones. Para adjudicar este contrato, la UTE “obras” remitió a la APAC las ofertas recibidas al objeto de que designase la más ventajosa que, indicó que procedía adjudicar el contrato a la citada empresa. En el contrato se deja constancia de que había sido adjudicado por la Dirección de Obras de la APAC

y que la prestación del servicio era a esa Dirección de Obras de la que dependería funcionalmente a todos los efectos. Teniendo en cuenta que la empresa adjudicataria había elaborado los pliegos del contrato de las obras, con este proceder se soslayó la limitación que imponía el artículo 52.3 del TRLCAP para concurrir a las licitaciones a las empresas que hubieran participado en la elaboración de las especificaciones técnicas de dichos contratos, siempre que pudiera provocar restricciones a la libre concurrencia o suponer un trato privilegiado con respecto al resto de las empresas licitadoras. Además, el objeto de este contrato, ya estaba comprendido en el del contrato de "Asistencia Técnica al control de la ejecución de las Obras" adjudicado por la APAC a la UTE "asistencia técnica" el 7 de abril de 2005 por 5.909 miles de euros (epígrafe III.2.2).

Decimotercera.- La APAC contrató, a un catedrático de la Universidad de Aalborg y a organismos relacionados con él o con empresas de su titularidad, por el procedimiento de adjudicación directa hasta en 14 ocasiones, por un importe global de 466 miles de euros. Los contratos se adjudicaron de forma independiente, pero el objeto de todos ellos se fundamentó en el asesoramiento y/o la realización de diversos cálculos sobre la estabilidad y el diseño del dique, lo que indica un fraccionamiento del objeto del contrato que permitió la adjudicación directa. Muchos de ellos no fueron formalizados. En las facturas de algunos de estos contratos no se acredita el servicio prestado y otros dos, por importe de 25 miles de euros cada uno, no fueron formalizados, responden a un mismo estudio y a una misma factura, que se emitió y abonó dos veces (epígrafe III.2.2)²⁰.

C. En relación con la contabilización y registro en los sistemas de contabilidad y control de los activos relacionados con las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Decimocuarta.- El 28 de diciembre de 2011 finalizó la ejecución de las obras correspondientes a las Fases I y II, durante el ejercicio 2012 fueron recibidas y se inició la puesta en funcionamiento de las instalaciones, realizándose el traspaso de inmovilizado en curso a inmovilizado en explotación por 590.173 miles de euros. A finales del ejercicio 2014, el valor de las instalaciones ascendió a 590.709 miles de euros. También se reclasificaron al epígrafe de inversiones inmobiliarias los terrenos de la ampliación susceptibles de ser concesionados, por valor de 52.730 miles (subapartado III.3).

A 31 de diciembre de 2012, 2013 y 2014, el porcentaje del inmovilizado correspondiente a las nuevas instalaciones portuarias sobre el total del inmovilizado se situó en el 68,25%, 66,52% y 65,44%, respectivamente, en términos brutos y, en el 80,12%, 78,02% y 76,83% en términos netos (subapartado III.3).

Se ha verificado la correspondencia de las fichas de inventario del inmovilizado que fue dado de alta con motivo de la creación del puerto exterior en Punta Langosteira con los importes registrados en los libros de contabilidad a 31 de diciembre de 2014 (subapartado III.3).

A la fecha de cierre de este informe, se encuentra pendiente la inscripción en el Registro de la Propiedad de los terrenos ganados al mar en la construcción del puerto exterior. Durante el ejercicio 2015 ha concluido la depuración y actualización de datos en el Catastro de todas las fincas expropiadas en las primeras fases, trámite que resulta obligatorio para acceder al Registro de la Propiedad (subapartado III.3).

Todos los costes incurridos para la ejecución del proyecto de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, así como su financiación, han sido debidamente reflejados en los libros y

²⁰ Revisado como consecuencia de las alegaciones

registros contables que reflejan adecuadamente la situación económico-financiera de la inversión realizada en las citadas infraestructuras, así como los gastos e ingresos generados en las mismas durante el período fiscalizado.

D. En relación con la adecuación a los principios de buena gestión de las operaciones y procedimientos de gestión aplicados por la Autoridad Portuaria en la ejecución del Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira.

Decimoquinta.- Para la contabilidad de costes, la APAC se ha acogido, dentro del modelo de costes del sistema portuario, al sistema de mínimos. Si bien con este procedimiento obtiene el coste y el margen de la cartera de productos (tasas y tarifas), el sistema empleado, al no dividir el puerto en zonas, no permite obtener el margen de las Líneas de Negocio del Puerto, debido a que el coste de los productos así como las tasas y tarifas varían en función de las zonas, por lo que la APAC no obtiene para cada zona su coste y el de los tráficos movidos. Por tanto, como instrumento de gestión, el sistema le permite obtener rentabilidades por tasas y tarifas, pero no proporciona información por Líneas o Áreas de Negocio (epígrafe III.4.2).

Decimosexta.- El Puerto de A Coruña ocupaba en el ejercicio 2004 el tercer lugar en volumen total de tráficos (de graneles sólidos, graneles líquidos y mercancía general) habiendo descendido en el ejercicio 2014 al cuarto lugar del ranking, pese a la gran inversión que ha supuesto el puerto exterior (epígrafe III.4.1).

Cuatro años después de finalizadas las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira, los resultados obtenidos conducen a realizar una profunda reflexión sobre la necesidad de planificar adecuadamente la estrategia de desarrollo portuario a nivel nacional, porque los datos analizados han puesto de manifiesto que las inversiones realizadas en desarrollos portuarios muy cercanos dan como resultado infraestructuras infrautilizadas que no generan los niveles de tráficos, ni de ingresos acordes a la inversión realizada (epígrafe III.4.1).

Decimoséptima.- A lo largo de la ejecución de las Fases I y II, y con posterioridad a la terminación de la obra principal, la APAC ha tenido y tiene aún que acometer inversiones adicionales, en unos casos, para que el puerto exterior sea plenamente operativo y, en otros, por cuestiones directamente relacionadas con la propia ejecución de las obras, ya se deba a imprevisiones o a los efectos causados o daños producidos (epígrafe III.2.4).

En el año 2012 comenzó la puesta en operación del nuevo puerto exterior, y en los sucesivos planes de inversiones se han ido incluyendo todas las actuaciones necesarias para la total puesta en funcionamiento y desarrollo de este nuevo puerto. En el Plan de Empresa de 2015, el montante de la inversión total para las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira se cifró en 753.320 miles de euros, frente a los 630.500 miles previstos, de los que a finales de 2013, se habían invertido 608.278 miles (IVA excluido); a estas cifras hay que añadir otros 83.000 miles del vial de acceso recientemente inaugurado, al que le falta una prolongación a la espera de la DIA, y la red de ferrocarril, aún pendiente, cuya previsión de gastos estimado asciende a 132.000 miles (epígrafe III.2.4).

La APAC tendrá que coordinar todas las inversiones pendientes con la programación de los traslados de los concesionarios y de los tráficos desde el puerto actual al nuevo puerto, al objeto de evitar interferencias con otras actuaciones, como son los futuros accesos viarios, ferroviarios y el poliducto, y resolver la problemática existente por la afección de la obra de la toma de agua de mar para la central térmica existente en las proximidades. Especialmente relevantes, son las inversiones necesarias para dar cabida en el puerto exterior a las actividades ligadas al tráfico de

los productos petrolíferos, que fue uno de los principales fundamentos para la creación de las nuevas instalaciones portuarias (epígrafe III.2.4).

Decimoctava.- En lo relativo a la intermodalidad y a las conexiones con la zona de Interior, se está construyendo una vía rápida que une el puerto con la red principal de autovías del Estado. Por el contrario, la conexión por ferrocarril, esencial para el futuro desarrollo del puerto exterior, no ha avanzado significativamente y sigue en fase preparatoria. En 2016 la APAC adjudicó el contrato para la redacción del proyecto constructivo del acceso ferroviario por 1.614 miles. Por tanto, en el escenario más optimista, y teniendo en cuenta los tiempos necesarios para la ejecución del proyecto y la materialización de las obras, el puerto exterior de A Coruña no contará con acceso ferroviario hasta finales del año 2020 o principios del 2021, es decir, diez años después de la finalización del puerto exterior. La financiación para un presupuesto estimado de 132.000 miles de euros procederá de la APAC, dado que la solicitud de fondos europeos para este proyecto no fue seleccionada y tampoco fue incluida en las asignaciones iniciales del Fondo de Accesibilidad Portuario, lo que supone riesgos adicionales a la finalización a tiempo de la conexión ferroviaria y, por consiguiente, al crecimiento del puerto (epígrafes III.4.4 y III.2.5).

Decimonovena.- El Tribunal de Cuentas Europeo, tras la visita de control llevada a cabo en junio de 2015 en las nuevas instalaciones portuarias, comprobó que las obras habían concluido a finales de 2011 y que las primeras operaciones comerciales del puerto tuvieron lugar en octubre de 2012 y consideró que, aunque se habían adjudicado varias concesiones, el nivel de actividad del puerto exterior era limitado (en junio de 2015, solo un 10 % aproximado de la superficie total disponible se encontraba sujeto a concesión) y no toda estaba operativa porque los concesionarios aún se encontraban construyendo instalaciones de almacenamiento. Las operaciones que se estaban desarrollando afectaban a la carga sólida (carbón, cemento, escorias y grano) gestionadas por dos operadores que se hallaban trasladando gradualmente sus actividades del puerto interior al exterior (epígrafe III.4.4).

El TCE también vino a manifestar que, a pesar de que uno de los principales objetivos de la realización de la obra era la seguridad en el transporte y carga y descarga de los graneles líquidos, el proyecto se había iniciado sin disponer de un compromiso oficial de la contraparte principal, la petrolera, propietaria de la refinería próxima. La APAC no firmó un acuerdo con la citada empresa petrolífera para trasladar la terminal destinada a la carga líquida del puerto Interior de A Coruña al puerto exterior en Punta Langosteira hasta 2013. Además, el acuerdo solo abarca el traslado del petróleo (el producto más peligroso) que solo representa el 60% del tráfico total de carga líquida relacionado con la refinería, con un traslado gradual y solo a partir de 2018. Para el 40% restante de la carga líquida (formado principalmente por exportaciones de productos procedentes de la refinería) las negociaciones siguen en curso y no se ha fijado una fecha concreta para el traslado a Langosteira (epígrafe III.4.4).

El resultado es que 10 años después del inicio de las obras y más de 4 años después de su finalización, aún no se había logrado el objetivo principal del proyecto. El petróleo y los productos petrolíferos refinados seguirán transportándose durante bastantes años a través de un conducto que une el puerto Interior con la refinería y que pasa por debajo de la ciudad (epígrafe III.4.4).

V.- RECOMENDACIONES

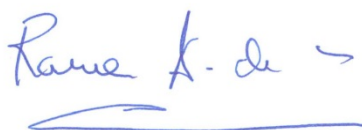
Primera.- Teniendo en cuenta que las obras de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira han posicionado a la Autoridad Portuaria de A Coruña en una delicada situación financiera, se considera que la Administración General del Estado a través de Puertos del Estado como organismo encargado de la coordinación y del control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, debería poner en marcha las medidas y procedimientos que permitan efectuar una previsión más realista de los costes y de la financiación de las infraestructuras, de modo que se destinen más recursos a las labores de investigación previa con el objetivo de evitar las modificaciones de los contratos que suponen un aumento inevitable de los costes y, por ende, de su financiación.

Segunda.- La Administración General del Estado, a través de los órganos competentes, debería ejercer de una forma más eficaz las labores de supervisión y control en los procedimientos de contratación y en su ejecución (incluida la obligación del contratista de mantener los medios personales ofertados) especialmente de aquellas actuaciones que sean objeto de cofinanciación con Fondos Europeos, para evitar en la medida de lo posible la apertura de procedimientos de corrección financiera de los fondos comunitarios.

Tercera.- Dada la elevada cantidad de recursos empleados en las nuevas infraestructuras portuarias, sería recomendable que Puertos del Estado implantase un modelo de contabilidad de costes más desarrollado para todo el sistema portuario que permita obtener la información analítica por áreas o líneas de negocio, al objeto de poder determinar los márgenes y/o rentabilidades para cada zona y el de los tráficos movidos.

Madrid, 30 de mayo de 2017

EL PRESIDENTE

A handwritten signature in blue ink, reading "Ramón Á. de Miranda García", with a horizontal line underneath.

Ramón Álvarez de Miranda García

ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

ANEXO I.-	EVOLUCIÓN DE LOS TRÁFICOS
ANEXO II.-	EVOLUCIÓN DE LA CIFRA DE NEGOCIOS
ANEXO III.-	RELACIÓN DE CONTRATOS DE ASISTENCIA TÉCNICA OTORGADOS AL MISMO ADJUDICATARIO
ANEXO IV.-	EVOLUCIÓN DE LOS PLANES DE INVERSIÓN 2012-2015 (PREVISIÓN DE PAGOS)
ANEXO V.-	ACTUACIONES PENDIENTES DE EJECUTAR EN PUNTA LANGOSTEIRA
ANEXO VI.-	TRASPASO DE INMOVILIZADO EN CURSO A INMOVILIZADO EN EXPLOTACIÓN A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA.
ANEXO VII.-	GASTOS FINANCIEROS INCORPORADOS A LOS ELEMENTOS DEL INMOVILIZADO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES DE PUNTA LANGOSTEIRA EN EL PERIODO 2012-2014
ANEXO VIII.-	AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO CORRESPONDIENTE AL PROYECTO DE NUEVAS INSTALACIONES EN PUNTA LANGOSTEIRA
ANEXO IX.-	VOLUMEN DE TRÁFICOS PUERTOS FACHADA NORTE, CORNISA CANTÁBRICA Y ATLÁNTICA
ANEXO X.-	REPRESENTATIVIDAD DE LAS UNIDADES DE NEGOCIO EN EL PERIODO 2008-2014

ANEXO I

COMPARACIÓN TRÁFICOS DATOS PREVISIONES- DATOS REALES

(en miles de euros)

CONCEPTO	2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014		
	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.
Graneles Líquidos	8.424	7.459	-11,5%	8.541	6.828	-20,1%	8.700	7.590	-12,8%	8.780	6.645	-24,3%	8.890	7.208	-18,9%	8.670	6.561	-24,3%	8.990	6.256	-30,4%
Graneles Sólidos	4.744	3.292	-30,6%	5.586	3.217	-42,4%	6.050	3.185	-47,4%	6.170	3.472	-43,7%	6.290	4.180	-33,5%	3.563	3.687	3,5%	3.647	4.311	18,2%
Mercancia General	1.588	1.677	5,6%	1.718	1.448	-15,7%	1.760	1.093	-37,9%	1.820	1.228	-32,5%	1.880	1.436	-23,6%	1.420	1.159	-18,4%	1.590	1.044	-34,3%
TOTAL MERCANCIAS	14.756	12.428	-15,8%	15.845	11.493	-27,5%	16.510	11.868	-28,1%	16.770	11.345	-32,3%	17.060	12.824	-24,8%	13.653	11.407	-16,5%	14.227	11.611	-18,4%
(UNIDADES)																					
BUQUES	1.400	1.574	12,4%	1.469	1.394	-5,1%	1.485	1.481	-0,3%	1.500	1.313	-12,5%	1.525	1.343	-11,9%	1.400	1.232	-12,0%	1.450	1.218	-16,0%
PASAJEROS	51.000	64.731	26,9%	52.000	59.982	15,4%	53.000	77.833	46,9%	54.000	134.407	148,9%	55.000	146.884	167,1%	147.499	166.358	12,8%	152.557	129.713	-15,0%
crucero	51.000	57.517	12,8%	52.000	53.574	3,0%	53.000	70.695	33,4%	54.000	128.563	138,1%	55.000	140.890	156,2%	140.499	156.890	11,7%	145.557	129.597	-11,0%
trafico interior		7.214			6.408			7.138			5.844			5.994		7.000	9.468	35,3%	7.000	116	-98,3%
CONTENEDORES (TEUS)	6.000	7.920	32,0%	6.500	7.160	10,2%	10.200	5.623	-44,9%	11.900	5.581	-53,1%	13.600	4.760	-65,0%	8.300	5.160	-37,8%	8.700	1.969	-77,4%

Fuente: Planes de Empresa

ANEXO II
Evolución de la cifra de negocios

COMPARACIÓN DATOS PREVISIONES - DATOS REALES

(en miles de euros)

Concepto	2008			2009			2010			2011			2012			2013			2014		
	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.	PREV.	REAL	DIF.
Tasa de ocupación	4.257	4.645	9,1%	4.306	5.116	18,8%	5.105	5.114	0,2%	5.161	4.795	-7,1%	5.218	4.959	-5,0%	8.629	5.385	-37,6%	7.866	4.974	-36,8%
Tasas de utilización	12.761	14.411	12,9%	13.589	13.730	1,0%	18.406	13.622	-26,0%	19.119	14.909	-22,0%	19.826	17.593	-11,3%	19.264	16.485	-14,4%	19.259	15.862	-17,6%
Tasa del buque	4.220	5.252	24,5%	4.428	5.172	16,8%	6.700	4.987	-25,6%	6.940	5.207	-25,0%	7.200	6.907	-4,1%	7.205	6.785	-5,8%	6.379	6.659	4,4%
T. embarc. deportivas	233	180	-22,7%	254	117	-53,9%	321	153	-52,3%	392	90	-77,0%	404	77	-80,9%	190	67	-64,7%	76	52	-31,6%
T. del pasaje	62	85	37,1%	64	87	35,9%	67	114	70,1%	68	157	130,9%	69	174	152,2%	100	197	97,0%	187	149	-20,3%
T. mercancía	7.915	8.643	9,2%	8.499	8.148	-4,1%	10.900	8.073	-25,9%	11.293	9.117	-19,3%	11.718	10.119	-13,6%	11.500	9.132	-20,6%	12.295	8.704	-29,2%
T. pesca fresca	331	251	-24,2%	344	206	-40,1%	418	295	-29,4%	426	316	-25,8%	435	314	-27,8%	269	302	12,3%	290	298	2,8%
T. utiliza especial zona tránsito.		0			0			0			22			2			2		32	0	
Tasa de actividad	1.403	1.755	25%	1.454	2.234	54%	1.831	1.886	3%	1.856	1.683	-9%	1.882	1.932	3%	2.176	1.775	-18%	2.001	1.762	-12%
Tasa de ayuda a la navegación	3.845	1.682	-56%	4.039	133	-97%	152	140	-8%	153	153	0%	155	174	12%	160	197	23%	155	196	26%
TOTAL TASAS PORTUARIAS	22.266	22.493	1%	23.388	21.213	-9%	25.494	20.762	-19%	26.289	21.540	-18%	27.081	24.658	-9%	30.229	23.842	-21%	29.281	22.794	-22%
Importes adicionales a las tasas		915			10			5			6			2			0			2	
Tarifas y otros	1.200	0	-100%	1.300	604	-54%	1.000	570	-43%	1.100	748	-32%	1.200	823	-31%	263	874	232%	780	823	6%
OTROS INGRESOS DE NEGOCIO	1.200	915	-24%	1.300	614	-53%	1.000	575	-43%	1.100	754	-31%	1.200	825	-31%	263	874	232%	780	825	6%
IMPORTE NETO CIFRA DE NEGOCIOS	23.466	23.408	0%	24.688	21.827	-12%	26.494	21.337	-19%	27.389	22.294	-19%	28.281	25.483	-10%	30.830	24.716	-20%	30.061	23.619	-21%

Fuente: Planes de Empresa

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario
(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
689	1997/II/027/02	A.T.para análisis y viabilidad de las alternativas para la ampliación de las instalaciones del PAC	301	CA	17/03/1997	257	14/08/1997
689	1998/II/068/15	Modificado: Estudio viabilidad conexión ferroviaria entre Puerto y la central de Puentes de García Rod.	12	AD		14	
741	1999/II/016/15	Redacción del proyecto constructivo de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (A Coruña)	976	CA	05/03/1999	911	28/06/1999
741	2001/II/078/15	Liquidación de la asistencia técnica para la redacción el proyecto constructivo de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira			24/08/2001	90	
782	2000/II/055/05	Optimización en canal 2D de la sección principal del Dique en Punta Langosteira y redacción del Plan Director del Nuevo Puerto	92	AD	02/08/2000	106	

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario
(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
741.22.E.01	2003/I/010	A.T. para la realización de los trabajos complementarios necesarios para la optimización del proyecto constructivo del nuevo puerto exterior de A Coruña	130	AD	26/02/2003	130	
741.25.E.01	2003/I/060	A. T. para la realización de trabajos necesarios para la comparación de las alternativas del nuevo puerto exterior de A Coruña	52	AD	01/09/2003	60	31/10/2003
741.26.E.01	2003/I/074	A. T. para la redacción del proyecto de licitación de las nuevas instalaciones portuarias en punta Langosteira (*)	150	AD	25/11/2003	150	26/12/2003
741.27.E.01	2003/I/077	Redacción modificación del Plan de Utilización de los espacios portuarios del Puerto de A Coruña	65	AD	01/12/2003	74	26/12/2003.

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario

(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
741.28.E.01	2004/I/014	Asistencia técnica para redacción del pliego de bases para la licitación de las obras del Proyecto constructivo de Nuevas Instalaciones portuarias en Punta Langosteira, Asistencia técnica a la A.P. De Coruña durante el proceso de licitación.(*)	35	AD	10/02/2004	35	
741.36.E.01	2004/I/054	Realización de una campaña de medida de parámetros de control de la calidad del agua y batimetría inicial de las playas próximas a Punta Langosteira.				29	
741.37.E.01	2004/I/057	Para el análisis de las ofertas técnicas presentadas por los licitadores en el concurso de las obras del Proyecto constructivo de nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (*).	67	AD	22/06/2004	66	20/07/2004. .
741.45.E.01	2004/I/088	A. T. En el estudios de evaluación económica financiera incluyendo la reducción de riesgos derivada de la construcción del Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira (*)	19	AD	22/10/2004	19	

ANEXO III

Relación de contratos de asistencia técnica otorgados al mismo adjudicatario
(en miles de euros)

Ref. Proyecto	Ref. Económico-F.	Denominación	Precio Licitación (IVA excluido)	Proced. Adjudicación	Aprob.Téc.	Importe contrato (IVA incluido)	Fecha contrato
888.01.E.05.	2004/I/091	Asistencia técnica para la Redacción del Plan Director del Puerto de A Coruña.	113			131	
741.54.E.01	2005/I/052	Asistencia técnica para la Redacción del Reglamento de Explotación del Nuevo Puerto Exterior en Punta Langosteira (A Coruña) (*)	335	CR	21/07/2005	313	28/09/2005
TOTAL						2.384	

(*) IVA incluido

ANEXO IV

EVOLUCIÓN DE LOS PLANES DE INVERSIÓN 2012-2015

PREVISIÓN DE PAGOS (en miles de euros)

PROYECTO	Total	Total	Total	Total
	Inversión Plan de 2012	Inversión Plan de 2013	Inversión Plan de 2014	Inversión Plan de 2015
NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	843.758	730.137	744.174	753.320
OBRA	605.901	574.067	557.194	566.768
Obra (FASE I)	354.529	353.856	353.857	
Obra (FASE II)	15.471	14.550	14.550	
Adicional Modificado	95.901	97.495	97.494	
LIQUIDACIÓN (FASE I y II)		3.250		
Obras anteriores a 31/12/2012				468.377
Actuaciones para garantizar el mantenimiento de la operatividad de la Central Térmica de Sabón		2.476	2.476	
Liquidación de Actuaciones para garantizar el mantenimiento de la operatividad de la Central Térmica de Sabón		240		
Protección toma GNF y mejora de la utilización de las infraestructuras	26.500	26.500	17.493	17.493
Galería para tuberías y canal de desagüe	30.000	28.000	19.924	2.469
Galería para tuberías (Nuevo Proyecto)				27.700
Dique Oeste y rellenos explanada Reibera (1)	53.000	47.000	47.500	46.579
Mejora calado en canal de acceso		700		
Mejora calado en canal de acceso (Fase I)			900	900
Mejora calado en canal de acceso (Fase II)			3.000	3.250
Atraques para buques tanque	30.500			
HABILITACIONES	20.000	31.651	36.372	34.039
Habilitaciones (FASE I)	5.000	4.976	3.857	
Habilitaciones (FASE II)	15.000	26.675	32.515	
Habilitaciones Anteriores a 31/12/2012				3.701
Resto Habilitaciones				30.338
REORDENACIÓN DE ESPACIOS PORTUARIOS EN CONCESIÓN (2)	100.000	0	23.959	23.959
Reordenación de espacios portuarios en concesión (2)	100.000			
Reordenación de espacios portuarios de la concesión de REPSOL			23.959	23.959
EXPROPIACIONES	8.659	9.219	9.219	9.470
Expropiaciones (anteriores 4/02/2005)	1.734	1.734	1.734	1.734
Expropiaciones (Fase I y II)	5.214	5.774	5.774	5.640
Información pública (Fase I y II)	211	211	211	211
Futuras Expropiaciones	1.500			
Expropiaciones FASE III		1.500	1.500	
Resto de expropiaciones				1.885
ACTUACIONES COMPLEMENTARIAS Y MEDIDAS PROTECTORAS O CORRECTORAS DE LA D.I.A.	18.165	17.085	16.874	18.436
Afecciones líneas eléctricas y gaseoducto	3.598			
Regeneración de las áreas de pesca y marisqueo	4.500			
Proyecto Complementario nº 1	3.307			
Actuaciones anteriores a 31/12/2010		11.405	11.405	11.405
Mejora del entorno del Puerto Exterior y la calidad de vida de los núcleos de Suevos y Rañobre	2.700	1.820	1.820	1.820
Actuaciones varias para el enriquecimiento del Patrimonio Histórico Español o fomento de la creatividad artística	1.713	1.513	1.302	2.864
Centro multiusos para la interpretación del Castro de Cociñadoiro y la riqueza medioambiental del entorno y observatorio de aves	2.142	2.142	2.142	2.142
A.T. Redacción del Proyecto constructivo y museográfico del Centro Multiusos para la interpretación del Castro de Cociñadoiro y la riqueza medioambiental del entorno y observatorio de aves en Punta Langosteira	205	205	205	205

ANEXO IV

PROYECTO	Total	Total	Total	Total
	Inversión Plan de 2012	Inversión Plan de 2013	Inversión Plan de 2014	Inversión Plan de 2015
NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	843.758	730.137	744.174	753.320
LIQUIDACIONES Y REVISIONES DE PRECIOS	74.179	81.480	85.199	83.562
Revisiones de precios (FASE I)	55.243	54.873	54.873	
Revisiones de precios (FASE II)	3.071	3.315	3.315	
Revisión precios del adicional modificado	15.865	18.277	18.277	
Revisión de precios Liquidación (FASE I y II)		2.515	2.394	
Liquidación (FASE I y II)			3.250	
Liquidación de Actuaciones para garantizar el mantenimiento de la operatividad de la Central Térmica se Sabón			240	
Revisiones de precios (FASE III)		2.500		
Liquidación y Revisiones de precios (FASE III)			2.850	
Liquidaciones y Revisiones de precios anteriores a 31/12/2012				82.477
Liquidaciones y Revisiones de precios				1.085
ASISTENCIAS TÉCNICAS	16.854	16.635	15.357	15.120
Asistencias Técnicas (Cofinanciadas) anteriores a 31/12/2011	443	443	6.402	6.402
Asistencias Técnicas	8.422	8.203	8.763	8.543
A. T. control ejecución obras construcción nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE I)	4.883	4.979		
A. T. control ejecución obras construcción nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE II)	211	148		
Adicional A. T. control ejecución obras construcción nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira	973	940		
Complementario Nº1 A.T. control ejecución obras. Gestión Integral de obras	517	517		
A.T. control batimétrico de las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE I)	808	787		
A.T. control batimétrico de las obras de construcción de las nuevas instalaciones portuarias en Punta Langosteira (FASE II)	171	192	192	175
A.T. para redacción del Proyecto de Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta Langosteira (FASE III)	426	426		
ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD (3)	0	0	0	1.966
Cierre perimetral				903
Control de accesos y CCTV				1.063

Fuente: Planes de Empresa 2012, 2013, 2014 y 2015

(1) En el Plan de Empresa de 2012 en esta línea el concepto era Dique Oeste y muelle adosado (Fase III)

(2) En el Plan de Empresa de 2012 y 2013 este concepto aparece dentro del apartado de Habilitaciones, creándose a partir del año 2014 un apartado específico para la concesión a REPSOL

(3) Este concepto aparece por primera vez en el Plan de Empresa de 2015



INVERSIONES PROPUESTAS

1. Protección toma GNF y mejora de la utilización de las Infraestructuras
2. Galería para tuberías
3. Dique Oeste y rellenos explanada de ribera
4. Mejora de calado en canal de acceso (Fases I y II)
5. Habilitaciones Fase I: Ballzamiento
6. Habilitaciones Fase II: Conexiones exteriores para Abastecimiento de agua y Saneamiento
7. Habilitaciones Fase II: Ballzamiento
8. Habilitaciones Fase II: Zona 1 (Graneles Sólidos)
9. Habilitaciones Fase II: Zona 2 (G. L.)
10. Habilitaciones Fase II: Zona 3 (Ampliación G.S)
11. Habilitaciones Fase II: Zona 4 (Graneles Instalación Especial)
12. Habilitaciones Fase II: Dique de Abrigo
13. Equipamiento Martillo
14. Habilitaciones Fase II: Ferrocarril
15. Habilitaciones Fase II: Cierre Perimetral


 Puerto de A Coruña
 Autoridad Portuaria de A Coruña
PLAN DE INVERSIONES
2014 - 2018
 Inversión Pública
 Puerto Exterior
 MARZO 2014

ANEXO VI

Traspaso de inmovilizado en curso a inmovilizado en explotación a las Nuevas Instalaciones Portuarias en Punta de Langosteira

(en miles de euros)

	I	II	III	IV	V	VI = I + IV + V	VI + II
	VALOR OBRA	VALOR SALDO LIQUIDACION	I + II	Valores de los gastos y costes con reparto proporcional al valor de los bienes físicos que se obtienen por naturaleza	Valores de los gastos directamente repercutibles por naturaleza	TOTAL SIN GASTOS DE LIQUIDACION	TOTAL CON GASTOS DE LIQUIDACION
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS ENTIERRA POR DEMONTE Y EXCAVACION	39.776	2.903	42.679	7.613	2.438	49.827	52.730
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSA	447.102	7.470	454.572	5.859	23.298	476.259	483.729
Diques y obras de abrigo	435.406	6.367	441.773	5.706	22.689	463.801	470.168
Escollera de protección de recintos	11.696	1.103	12.799	153	609	12.458	13.561
OBRAS DE ATRAQUE:	26.241	1.073	27.314	344	1.367	27.952	29.025
Muelles de hormigón armado	25.683	1.068	26.751	337	1.337	27.357	28.425
Defensas de atraque a muelle	418	4	422	5	23	446	450
Elementos de Amarre en muelles	140	1	141	2	7	149	150
PAVIMENTOS, CALZADAS, Y VÍAS DE CIRCULACIÓN:	1.105	39	1.144	14	58	1.177	1.216
Pavimentos en muelles y zonas de manipulación y depósito	770	36	806	10	40	820	856
Puentes de fábrica	335	3	338	4	18	357	360
TOTAL FASE I	514.224	11.485	525.709	13.830	27.161	555.215	566.700
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSA	17.776	173	17.949	170	923	18.869	19.042
Diques y obras de abrigo. MARTILLO	17.776	173	17.949	170	923	18.869	19.042
OBRAS DE ATRAQUE:	3.381	842	4.223	33	175	3.589	4.431
Muelles de hormigón armado	3.381	842	4.223	33	175	3.589	4.431
TOTAL FASE II	21.157	1.015	22.172	203	1.098	22.458	23.473
TOTAL FASE I Y FASE II	535.381	12.500	547.881	14.033	28.259	577.673	590.173

ANEXO VI

CONTRATOS Y GASTOS DIRECTOS ASOCIADOS AL INMOVILIZADO EN CURSO

(en miles de euros)

Nº EXPED.	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2004/1/033	A.T. PARA REALIZACIÓN DE LAS EXPROPIACIONES CORRESPONDIENTES A LA OBRA DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	102
2004/1/04S-D	ANUNCIO EN DIVERSOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE LA EXPROPIACIÓN DE FINCAS PARA LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	79
2004/1/061	EXPROPIACIONES A REALIZAR PARA EJECUCIÓN DE TRABAJOS CORRESPONDIENTES AL PROYECTO NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	6.721
2004/1/089	INSERCIÓN DE ANUNCIO EN DIVERSOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN DE ACTAS PREVIAS A LA EXPROPIACIÓN DE FINCAS PARA LAS INSTALACIONES EN P. LANGOSTEIRA	15
2005/1/064	A.T. PARA LA REALIZACIÓN DE EXPROPIACIONES CORRESPONDIENTES A LA OBRA DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	58
2006/1/081	ANUNCIOS EN EL BOE DE INFORMACIÓN PÚBLICA EXPROPIACIONES PARA EJECUCIÓN OBRAS PUERTO EXTERIOR	28
2006/1/082	ANUNCIOS EN EL BOP DE INFORMACIÓN PÚBLICA EXPROPIACIONES PARA EJECUCIÓN OBRAS PUERTO EXTERIOR	2
2006/1/083	ANUNCIOS EN LA VOZ DE GALICIA DE INFORMACIÓN PÚBLICA EXPROPIACIONES PARA EJECUCIÓN OBRAS PUERTO EXTERIOR	36
2008/1/103	ANUNCIO RESOLUCIÓN PRESIDENCIA AP SOMETIENDO INFORMACIÓN PÚBLICA RELACIÓN DE BIENES Y DERECHOS NECESARIOS EJECUCIÓN OBRAS EXPEDIENTE EXPROPIACIÓN RELATIVO AL RETRANQUEO TALUDES POR RAZONES GEOTÉCNICAS PARA OBTENCIÓN DE MATERIALES PARA EJECUCIÓN OBRAS Y REORGANIZACIÓN SERVICIOS EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS P. LANGOSTEIRA	23
2008/1/144	ANUNCIO RESOLUCIÓN DELEGACIÓN GOBIERNO EN GALICIA DECLARANDO NECESIDAD OCUPACIÓN BIENES Y DERECHOS RELATIVOS EXPDIENTE EXPROPIACIÓN RELATIVO RETRANQUEO TALUDES POR RAZONES GEOTÉCNICAS, PARA OBTENCIÓN MATERIALES NECESARIOS EJECUCIÓN OBRAS Y REORGANIZACIÓN SERVICIOS EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS P. LANGOSTEIRA	25
2008/1/152	ANUNCIO BOE RESOLUCIÓN DELEGACIÓN GOBIERNO GALICIA SEÑALAN FECHAS LEVANTAMIENTO ACTAS PREVIA OCUPACIÓN BIENES Y DERECHOS AFECTADOS EXPEDIENTE EXPROPIACIÓN RELATIVO AL RETRANQUEO TALUDES POR RAZONES GEOTÉCNICAS, PARA OBTENCIÓN MATERIALES PARA EJECUCIÓN OBRAS Y REORGANIZACIÓN SERVICIOS EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS P. LANGOSTEIRA	2
	TERRENOS	7.091
2005/1/024	A.T. CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE 1)	4.980
2006/1/110	A.T. CONTROL BATIMÉTRICO DE OBRAS CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE 1)	786
2006/1/110	AÑO 2012 -SIN FONDOS	33
2007/1/044	MODIFICADO Nº1 DE LA A.T. PARA CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	940
	RESTO FASE I	6.739
	TOTAL A INCORPORAR A FASE I	13.830
2002/1/022/15	REALIZACIÓN MODELO NUMÉRICO PARA EL DISEÑO DEL MARTILLO INTERIOR DEL DIQUE EN EL PUERTO DE A CORUÑA	9
2005/1/024	A.T. CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE II)	148
2006/1/110	A.T. CONTROL BATIMÉTRICO DE OBRAS CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (FASE II)	46
	TOTAL A INCORPORAR A FASE II	203
	TOTAL GASTOS A INCORPORAR A FASE I O FASE II	14.033

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
1997/1/027/02	A.T. ANÁLISIS Y VIABILIDAD ALTERNATIVAS PARA LA AMPLIACIÓN INSNTALACIONES PUERTO A CORUÑA Y COMPLEMENTARIO	234
1999/1/016/15	REDACCIÓN PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (A CORUÑA)	786
1999/1/074/05	REALIZACIÓN CAMPAÑA INVESTIGACIÓN BATIMÉTRICA PARA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE A CORUÑA	40
1999/1/114/15	ASESORAMIENTO PARA EL DISEÑO ESTRUCTURAL DEL DIQUE DE P. LANGOSTEIRA	9
1999/1/118/15	EJECUCIÓN CAMPAÑA SONDEOS INVESTIGACIÓN ZONAS TERRESTRES (FASE 1) PARA AMPLIACIÓN PUERTO A CORUÑA	236
2000/1/002/15	EJECUCIÓN ENSAYOS HIDRODINÁMICOS TRIDIMENSIONALES CON OLEAJE MULTIDIRECCIONAL EN P. LANGOSTEIRA	94
2000/1/020/15	ASESORAMIENTO PARA LA PLANIFICACIÓN DE ENSAYOS EN 2D DEL DIQUE DE P. LANGOSTEIRA	9
2000/1/026/15	EJECUCIÓN DE INVESTIGACIONES EN ÁREAS MARÍTIMAS PARA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE A CORUÑA	74
2000/1/040/15	MODELO FÍSICO DE AGITACIÓN INTERIOR Y ESFUERZOS EN BUQUES ATRACADOS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	150
2000/1/047/15	ASESORAMIENTO PLANIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO ENSAYOS DE AGITACIÓN 3D EN EL D.H.I.	15
2000/1/055/05	OPTIMIZACIÓN EN CANAL 2D SECCIÓN PRINCIPAL DIQUE P. LANGOSTEIRA Y REDACCIÓN PLAN DIRECTOR NUEVO PUERTO.	92
2000//04/15	LIQUIDACIÓN ÚNICA Y DEFINITIVA PLIEGO BASES EJECUCIÓN CAMPAÑA SONDEOS INVESTIGACIÓN ÁREAS TERRESTRES (1ª FASE) AMPLIACIÓN PUERTO	24
2001/1/036/15	TRABAJOS PRECISOS PARA NUEVA CAMPAÑA DE MEDICIÓN DE LA BOYA DE P. LANGOSTEIRA	1
2001//078/15	SALDO LIQUIDACIÓN A.T. PARA REDACCIÓN PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	77
2001//113/15	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA DISEÑO MORRO DIQUE EXTERIOR EN PUERTO DE A CORUÑA	41
2002//010/15	ESTUDIO DE MANIOBRAS MEDIANTE SIMULADOR EN TIEMPO REAL DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (SOLUCIÓN "MARTILLO")	13
2002//021/15	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA DISEÑO MORRO DE CAJONES DEL DIQUE EXTERIOR EN PUERTO DE A CORUÑA	39
2002//029/15	ASESORAMIENTO Y REALIZACIÓN DE CÁLCULOS EN RELACIÓN AL NUEVO PUERTO EXTERIOR EN P. LANGOSTEIRA	44
2002/1/089/21	CONVENIO ESTUDIO ESTABILIDAD MORRO DEL DIQUE EN TALUD INFLUENCIA DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRACTICA A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	2
2002//090/21	ESTUDIO ESTABILIDAD MORRO DIQUE EN TALUD, INFLUENCIA DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRÁCTICA A LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA EJECUCIÓN ENSAYOS	25
2002/1/091/21	ESTUDIO ESTABILIDAD MORRO DIQUE EN TALUD INFLUENCIA DISTINTOS FACTORES INTERVINIENTES, APLICACIÓN PRÁCTICA A LAS NUEVAS. INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA ASESORAMIENTO	25
2003/1/002	ESTUDIO DE MANIOBRAS MEDIANTE SIMULADOR EN TIEMPO REAL DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA.	23
2003/1/010	A.T. PARA LA REALIZACIÓN DE LOS TRABAJOS COMPLEMENTARIOS NECESARIOS PARA LA OPTIMIZACIÓN DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	112
2003/1/011	ESTUDIO DE OPERATIVIDAD EN LA ENTRADA DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	30
2003//032	ESTUDIO DE MANIOBRAS MEDIANTE SIMULADOR EN TIEMPO REAL DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA. ESTUDIO DE MANIOBRAS DE EMERGENCIA	36
2003/1/060	A.T. REALIZACIÓN TRABAJOS NECESARIOS PARA COMPARACIÓN ALTERNATIVAS DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	51

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2003//074	A.T. PARA REDACCIÓN PROYECTO DE LICITACIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	129
2003//077	NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA. MODIFICACIÓN PLAN UTILIZACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS DEL PUERTO DE A CORUÑA	64
2004/1/014	PLIEGO BASES A.T. REDACCIÓN PLIEGO BASES PARA LICITACIÓN OBRAS PROYECTO CONSTRUCTIVO DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA Y A.T. A LA AP DE CORUÑA DURANTE EL PROCESO DE LICITACIÓN	30
2004//047	ESTUDIO BATIMÉTRICO CON SONDA MULTHAZ EN CANAL ACCESO A NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	46
2004/1/054	REALIZACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE MEDIDA DE PARÁMETROS DE CONTROL DE LA CALIDAD DEL AGUA Y BATIMETRÍA INICIAL DE LAS PLAYAS PRÓXIMAS	24
2004/1/057	A.T. EN EL ANÁLISIS OFERTAS TÉCNICAS PRESENTADAS POR LICITADORES EN CONCURSO OBRAS PROYECTO CONSTRUCTIVO NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	57
2004/1/062	REALIZACIÓN DE UNA CAMPAÑA DE PROSPECCIÓN ARQUEOLÓGICA SUBACUÁTICA EN LAS FUTURAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	52
2004//066	REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE EXCAVACIÓN EN CASTRO COCIÑADOIRO EN P. LANGOSTEIRA FASE PREVIA SONDEOS ARQUEOLÓGICOS	13
2004//069	ELABORACIÓN DE INFORMACIÓN GRÁFICA DE PELÍCULA CORTA DE SIMULACIÓN HIPERREALISTA Y DESARROLLO CONSTRUCTIVO DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA	13
2004/1/075	SUSTITUCIÓN DE LA CASETA QUE ALBERGA LA ESTACIÓN DE MEDIDA DE REGISTROS DE DATOS PROCEDENTES DE LA BOYA DE OLEAJE FONDEADA EN P. LANGOSTEIRA	2
2004/1/083	A.T. DE ASESORAMIENTO JURÍDICO EN EL PROCESO DE LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN DEL CONTRATO DE OBRA DE NUEVAS INSTALACIONES. PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA POR LA AP.	109
2004//084	ASISTENCIA ECONÓMICO-FINANCIERA PARA EL DESARROLLO DEL PUERTO EXTERIOR DE P. LANGOSTEIRA	72
2004/1/088	A.T. EN ESTUDIO DE EVALUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA INCLUYENDO LA REDACCIÓN DE RIESGOS DERIVADA DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	16
2005/1/011	PLIEGO DE BASES PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE EXCAVACIÓN EN EL CASTRO COCIÑADOIRO EN P. LANGOSTEIRA	208
2005//031	A.T. ASESORAMIENTO ECONÓMICO FINANCIERO VINCULADO AL DESARROLLO DE OBRAS PARA CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES DEL PUERTO A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	26
2005//032	A.T. ASESORAMIENTO ECONÓMICO-FINANCIERO VINCULADO AL DESARROLLO DE OBRAS PARA CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES DEL PUERTO A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	26
2005//034	A.T. PARA ADAPTACIÓN Y REVISIÓN JURÍDICA DE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN ESPACIOS PORTUARIOS Y SU POSTERIOR TRAMITACIÓN	27
2005//035	LEVANTAMIENTO TOPOGRÁFICO Y BATIMÉTRICO. COMPROBACIÓN RED TRIGONOMÉTRICA BÁSICA Y BATIMÉTRICA DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	47
2005//052	A.T. PARA REDACCIÓN REGLAMENTO DE EXPLOTACIÓN DEL NUEVO PUERTO EXTERIOR EN P. LANGOSTEIRA	270
2005/1/058	LIQUIDACIÓN ÚNICA Y DEFINITIVA DE LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE EXCAVACIÓN EN EL CASTRO COCIÑADOIRO EN P. LANGOSTEIRA	21
2005/1/063	INSTALACIÓN DE CÁMARAS DE VIGILANCIA EN LAS OBRAS DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN PUNTA LANGOSTEIRA	46
2005/1/074	TRABAJOS AUDIOVISUALES, MOLDES DE ESTRUCTURAS INTERÉS Y TRASLADO RESTOS ARQUEOLÓGICOS DEL YACIMIENTO DE CASTRO COCIÑADOIRO	84
2006/1/006	REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE ESTUDIO, TRATAMIENTO, REGISTRO Y RESTAURACIÓN DE LOS MATERIALES APARECIDOS EN LA EXCAVACIÓN DE CASTRO DE COCIÑADOIRO EN PUNTA LANGOSTEIRA	235

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2006/1/055	A.T. Y ASESORAMIENTO PARA CONSTRUCCIÓN OBRAS PROYECTO NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	85
2006/1/069	DESVÍO DE LA LÍNEA MEDIA TENSIÓN DE ACOMETIDA AL CENTRO TRANSFORMACIÓN CTNE 15PV92 EN INMEDIACIONES P. LANGOSTEIRA	19
2006/1/075	DESVÍO DE LAS LÍNEAS DE ALTA TENSIÓN DE DOBLE CIRCUITO SABÓN-ARTABRA/S.PEDRO-REPSOL EN LAS INMEDIACIONES DE P. LANGOSTEIRA	309
2006/1/077	A.T. ESTUDIO VIABILIDAD TÉCNICA Y ECONÓMICO-FINANCIERA DEL ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO EXTIOR EN P. LANGOSTEIRA	43
2007/1/020	ANUNCIOS EN EL BOP DE INFORMACIÓN PÚBLICA DE MODIFICACIÓN DEL PLAN DE UTILIZACIÓN DE LOS ESPACIOS PORTUARIOS (NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA)	0
2007/1/057	A.T.ESTADO DE LA EVOLUCIÓN DE LA TEMPERATURA EN EL INTERIOR DE LOS BLOQUES DE 70 Y 150 Tn. DEL DIQUE PRINCIPAL DE P. LANGOSTEIRA	7
2007/1/103	A.T. PROYECTO BÁSICO MEDIDAS CORRECTORAS MEJORA OPERATIVIDAD TOMA AGUA CENTRAL DE SABÓN	43
2007/1/118	PROYECTO COMPLEMENTARIO Nº1 DEL PROYECTO EJECUCIÓN DE NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	3.017
2007/1/135	MODIFICACIÓN DE LA LÍNEA A 220KV FERROATLÁNTICA-SABÓN ENTRE LOS APOYOS 2 Y 4 MOTIVADA POR LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	8
2007/1/150	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA DISEÑO DE ALTERNATIVA DE MORRO EN TALUD PARA DIQUE EXTERIOR EN PUERTO A CORUÑA	44
2007/1/151	ENSAYOS EN MODELO 3D PARA MODELIZACIÓN OLEAJE EN ALTERNATIVA DE MORRO EN TALUD PARA DIQUE EXTERIOR EN PUERTO A CORUÑA	28
2007/1/152	ESTRUCTURA METÁLICA CON TÚNEL PROTECCIÓN ENTRE LOS V-461 Y V-462, MODIFICACIÓN TRAZA Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA ZANJA ENTRE LOS V-455/2 Y V-461 Y SOBREEXCAVACIÓN Y PROTECCIÓN ESPECIAL EN CRUCE CON FUTURO ACCESO PUERTO ENTRE V-458 Y V-459	342
2008/1/115	A.T. PARA DESARROLLO DE NUEVA TERMINAL DE ALMACENAMIENTO Y DISTRIBUCIÓN DE HIDROCARBUROS EN PUERTO EXTERIOR A CORUÑA	90
2008/1/118	ADQUISICIÓN SENSOR DE DIRECCIÓN Y VELOCIDAD E INTEGRACIÓN EN CABINA PARTÍCULAS DE P.LANGOSTEIRA Y EN CENTRO CONTROL	1
2008/1/121	A.T. A DIRECCIÓN DE LAS OBRAS DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA EN P. LANGOSTEIRA	46
2008/1/161	CONVENIO ENTRE AP. DE A CORUÑA Y CONSELLERÍA DE PESCA E ASUNTOS MARÍTIMOS	4.500
2009/1/018	EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO DE LA EMBARCACIÓN DESTINADA AL CONTROL BATIMÉTRICO DE LAS OBRAS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	46
2009/1/028	ESTUDIO VIABILIDAD CONSTRUCCIÓN CENTRAL HIDROELECTRICA REVERSIÓN AGUA MARINA EN PROXIMIDADES PUERTO EXTERIOR P. LANGOSTEIRA	12
2009/1/039	ENSAYO MODELO FÍSICO 2D ESTUDIO PRESIONES ESTRUCTURALES TRASDÓS DEBIDAS A REBASES SOBRE DIQUE ABRIGO P. LANGOSTEIRA	50
2009/1/042	A.T. DESARROLLO PROPUESTA GLOBAL MEJORA ENTORNO PUERTO EXTERIOR .P. LANGOSTEIRA Y CALIDAD VIDA NÚCLEOS SUEVOS Y RAÑOBRE	17
2009/1/049	COMPLEMENTARIO Nº1 AL CONTRATO A.T.CONTROL EJECUCIÓN OBRAS CONSTRUCCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA GESTIÓN INTEGRAL OBRAS	516
2009/1/059	A.T. Y ASESORAMIENTO PARA CONSTRUCCIÓN. OBRAS PROVISIONALES NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA (CAMPAÑA 2009-2010)	48
2009/1/066	CAMPAÑA ENSAYOS SOBRE ARENAS ESTADO CIMENTACIÓN CAJONES EN ATRAQUES GRANELES LÍQUIDOS P.LANGOSTEIRA	6
2009/1/074	ESTRUCTURA METÁLICA CON TÚNEL PROTECCIÓN , MODIFICADO TRAZA Y SECCIÓN TRANSVERSAL DE ZANJA Y SOBREEXCAVACIÓN Y PROTECCIÓN	79
2009/1/080	ESTUDIO BATIMÉTRICO-GEOFÍSICO EN LAS OBRAS DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	34
2009/1/111	CONVENIO EXPROPIACIÓN PAGO JUSTIPRECIO DESVÍO LÍNEAS ALTA TENSIÓN AFECTADAS EXPDIENTE EXPROPIACIÓN FORZOSA CON MOTIVO EJECUCIÓN OBRAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	2.837

ANEXO VI

COSTES INDIRECTOS IMPUTADOS PROPORCIONALMENTE

(en miles de euros)

CÓDIGO PROYECTO	DESCRIPCIÓN	TOTAL A 11/04/12
2009/1/115	A.T.REALIZACIÓN TRABAJOS TOPOGRAFÍA PARA DETERMINAR ASENTAMIENTO DIQUES ABRIGO P. LANGOSTEIRA Y BARRIE MAZA	23
2009/1/129	SALDO LIQUIDACIÓN . OBRAS PROYECTO COMPLEMENTARIO Nº1 DEL PROYECTO EJECUCIÓN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	290
2010/1/026	SIMULACIÓN MANIOBRAS DE BUQUES EN TIEMPO REAL EN NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	49
2010/1/037	ESTUDIO DE RIESGOS NÁUTICOS EN LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE P. LANGOSTEIRA	49
2010/1/062	REDACCIÓN ESTUDIO CAPACIDAD DE LAS NUEVAS INSTALACIONES PORTUARIAS EN P. LANGOSTEIRA	50
2010/1/070	A.T. MULTIFUNCIONAL PARÁMETROS ECONÓMICOS VINCULADOS A MATERIALES CIERRE DESARROLLO INTEGRAL OPERACIÓN P. LANGOSTEIRA Y DESARROLLO PUERTO INTERIOR	49
	TOTAL GASTOS COMUNES A FASE I V FASE II	16.636
2008/1/084	REALIZACIÓN DE UN DVD PUERTO DE A CORUÑA Y PUERTO EXTERIOR	16
2008/1/096	REALIZACIÓN DE UN DOCUMENTAL "AVENIDA ATLÁNTICA"	41
2008/1/102	REALIZACIÓN DE UN LIBRO "VIDAS DO MAR"	8
2008/1/117	EDICIÓN DE UN LIBRO "UN MOTOR ECONÓMICO DE A CORUÑA"	17
2008/1/127	DVD DOCUMENTAL "INFRAESTRUCTURAS AMBIENTALES EN EL PUERTO DE A CORUÑA"	16
2008/1/140	SEGUNDA EDICIÓN DE "DESAFÍO DAS ONDAS" Y "MASCARÓN AZUL"	11
2008/1/142	REALIZACIÓN DE UN LIBRO Y DVD "LUCES NO ATLÁNTICO" HOMENAJE A TORRE DE HÉRCULES	12
2008/1/159	REALIZACIÓN DE UN LIBRO VOLUMEN 2 PROYECTO MEDUSA	15
2008/1/160	REALIZACIÓN DE UN LIBRO VOLUMEN 1 HISTORIA DE UN CENTENARIO 1908-2008. LAS GRÚAS EN EL PUERTO DE A CORUÑA	10
2009/1/005	EDICIÓN PARA EL TRABAJO DISCOGRÁFICO "AVENIDA ATLÁNTICA"	13
2009/1/033	EDICIÓN LIBRO "MEMORIA 1909" COLECCIÓN EL PUERTO EN CIFRAS	11
2009/1/034	EDICIÓN LIBRO "PLAN ESTRATÉGICO DEL PUERTO DE A CORUÑA 2009-2013" COLECCIÓN EL PUERTO EN CIFRAS	6
2009/1/035	EDICIÓN FACSIMIL "MEMORIA 1909"	9
2009/1/046	EDICIÓN LIBRO POEMAS "DÁRSENAS DO OCASO". COLECCIÓN EL PUERTO Y LAS LETRAS	13
2009/1/050	EDICIÓN LIBRO-DVD AVENIDA ATLÁNTICA	15
2009/1/067	EDICIÓN DEL LIBRO PATRIMONIO ARTÍSTICO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA	19
	EXPEDIENTES DESTINADOS A LA ATENCIÓN DEL ENRIQUECIMIENTO ARTÍSTICO CULTURAL Y PATRIMONIO HISTÓRICO ESPAÑOL	232
	TOTAL COSTE FINANCIERO A IMPUTAR	11.391
	COSTES NO DIRECTOS A IMPUTAR PROPORCIONALMENTE	28.259

ANEXO VII

Gastos financieros incorporados a los elementos del inmovilizado de las Nuevas Instalaciones de Punta de Langosteira en el periodo 2012-2014

(en miles de euros)

ELEMENTOS DEL INMOVILIZADO	2012	2013	2014	TOTAL
TERRENOS GANADOS AL MAR Y GENERADOS EN TIERRA POR DESMONTE Y EXCAVACIÓN	984		11	995
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	9.390		83	9.473
Diques y obras de abrigo	9.145		82	9.227
Escolleras de protección de recintos	245		1	246
OBRAS DE ATRAQUE	549		5	554
Muelle de hormigón armado	539		5	544
Defensa y elementos de amarre	8		0	8
Elementos de amarre a muelle	2		0	2
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS	24		0	24
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	17		0	17
Puentes de fábrica	7		0	7
TOTAL FASE I	10.947		99	11.046
	0		0	0
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	373		3	376
Diques y obras de abrigo. Martillo	373		3	376
OBRAS DE ATRAQUE	71		1	72
Muelle de hormigón armado	71		1	72
TOTAL FASE II	444		4	448
	0		0	0
TOTAL FASES I Y II	11.391	-	103	11.494

ANEXO VIII

Amortización del Inmovilizado correspondiente al Proyecto de Nuevas Instalaciones en Punta Langosteira (en miles de euros)

En miles de euros

Elemento de Inmovilizado	Amortización acumulada			Amortización anual			Nº Años
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	-7.036	-16.780	-26.326	-7.036	-9.744	-9.546	
Diques y obras de abrigo	-6.791	-16.196	-25.603	-6.791	-9.405	-9.407	50
Escolleras de protección de recintos	-245	-584	-723	-245	-339	-139	40
OBRAS DE ATRAQUE	-771	-1.841	-2.906	-771	-1.070	-1.065	
Muelle de hormigón armado	-684	-1.632	-2.580	-684	-948	-948	30
Defensa y elementos de amarre	-65	-155	-245	-65	-90	-90	5
Elementos de amarre a muelle	-22	-54	-81	-22	-32	-27	5
PAVIMENTOS, CALZADAS Y VÍAS CIRCULATORIAS	-47	-112	-177	-47	-65	-65	
Caminos, zonas de circulación, aparcamientos y depósitos	-41	-98	-155	-41	-57	-57	15
Puentes de fábrica	-6	-14	-22	-6	-8	-8	45
TOTAL FASE I	-7.854	-18.733	-29.409	-7.854	-10.879	-10.676	
OBRAS DE ABRIGO Y DEFENSAS	-275	-656	-1.037	-275	-381	-381	
Diques y obras de abrigo. Martillo	-275	-656	-1.037	-275	-381	-381	50
OBRAS DE ATRAQUE	-107	-255	-403	-107	-148	-148	
Muelle de hormigón armado	-107	-255	-403	-107	-148	-148	30
TOTAL FASE II	-382	-911	-1.440	-382	-529	-529	
TOTAL FASES I Y II	-8.236	-19.644	-30.849	-8.236	-11.408	-11.205	

ANEXO IX

VOLUMEN DE TRÁFICOS PUERTOS FACHADA NORTE, CORNISA CANTÁBRICA Y ATLÁNTICA

(en miles de Tm)

PUERTO	2004					2014				
	GRANELES LIQUIDOS	GRANELES SOLIDOS	MERCANCIA GENERAL	TOTAL	VOL PTO/VOL TOTAL	GRANELES LIQUIDOS	GRANELES SOLIDOS	MERCANCIA GENERAL	TOTAL	VOL PTO/VOL TOTAL
A CORUÑA	7.331	4.444	857	12.632	13%	6.256	4.311	1.044	11.611	12%
AVILÉS	744	3.008	1.258	5.010	5%	611	3.013	1.181	4.805	5%
BILBAO	18.599	5.013	8.894	32.506	33%	16.345	4.594	9.881	30.820	33%
FERROL-SAN CIPRIAN	819	8.609	456	9.884	10%	2.659	9.499	895	13.053	14%
GIJÓN	1.324	18.255	268	19.847	20%	861	16.219	1.817	18.897	20%
MARÍN-PONTEVEDRA	0	820	802	1.622	2%	0	854	1.046	1.900	2%
PASAJES	100	3.494	2.085	5.679	6%	0	1.509	1.943	3.452	4%
SANTANDER	341	4.516	1.057	5.914	6%	234	3.189	1.847	5.270	6%
VIGO	89	686	3.459	4.234	4%	65	299	3.434	3.798	4%
VILLAGARCIA DE AROSA	293	592	239	1.124	1%	126	323	534	983	1%
TOTAL				98.452	100%				94.589	100%

ANEXO X

Representatividad de las unidades de negocio en el periodo 2008-2014

Unidades de Negocio (En miles de Tm.)	2008	%	2009	%	2010	%	2011	%	2012	%	2013	%	2014	%	Variacion
Graneles Líquidos	7.459	60%	6.828	59%	7.590	64%	6.645	59%	7.208	56%	6.561	58%	6.256	54%	-16%
Graneles Sólidos	3.292	27%	3.217	28%	3.185	27%	3.472	30%	4.180	33%	3.687	32%	4.311	37%	31%
Mercancia General	1.677	13%	1.448	13%	1.093	9%	1.228	11%	1.436	11%	1.159	10%	1.044	9%	-38%
TOTAL MERCANCIAS	12.428	100%	11.493	100%	11.868	100%	11.345	100%	12.824	100%	11.407	100%	11.611	100%	-7%
N° DE BUQUES	1.574		1.394		1.481		1.313		1.343		1.232		1.218		-23%
N° DE PASAJEROS	64.731		59.982		77.833		134.407		146.834		166.358		129.713		100%
Cruceros	57.517	89%	53.574	89%	70.695	91%	128.563	96%	140.890	96%	156.890	94%	129.597	100%	125%
Trafico interior	7.214	11%	6.408	11%	7.138	9%	5.844	4%	5.944	4%	9.468	6%	116	0%	-98%
CONTENEDORES (TEUS)[1]	7.920		7.160		5.623		5.581		4.760		5.160		1.969		-75%

[1] [Capacidad de carga de un contenedor normalizado](#)